Keiler, Hans

Amerikanische Schiffahrtspolitik

Kiel

1913

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD


3
Box 7
Keiler, Hans: Amerikanische Schiffahrtspolitik. Geschichte u. Gründe d. Aufstiegs u. Niedergangs d. amerikan. Handelsschiffahrt. Kiel 1913: Schmidt & Klaunig. 69 S. 8° ¶ Vollständig engl. u. d. T.: American Shipping, als: Probleme d. Weltwirtsch. Bd 14.
Kiel, Phil. Diss. v. 12. Juli 1913, Ref. Harms
[Geb. 27. Aug. 86 Guben; Wohnort: Guben; Staatsangeh.: Preußen; Vorbildung: G. Guben Reife 06; Studium: Tübingen 1, Leipzig 1, München 1, Kiel 4 S.; Rig. 14. Juni 13.] [U 13. 3912

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 8-29-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 27269

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Amerikanische Schiffahrtspolitik.

Geschichte und Gründe des Aufstiegs und Niedergangs der amerikanischen Handelsschiffahrt.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät
der Königlichen Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Hans Keiler

aus Guben.

Kiel 1913.
Druck von Schmidt & Klaunig.

Amerikanische Schiffahrtspolitik.

Geschichte und Gründe des Aufstiegs und Niedergangs der amerikanischen Handelsschiffahrt.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät
der Königlichen Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Hans Keiler

aus Guben.

Kiel 1913.

Druck von Schmidt & Klaunig.

Referent: Prof. Dr. **Harms**.

Tag der mündlichen Prüfung: 14. Juni 1913.

Zum Druck genehmigt:

KIEL, den 3. Juli 1913.

Dr. **Dieterici,**
z. Zt. Dekan.

Dr. Anton Fleck

und

Dr. Eduard Rosenbaum

zu eigen.

Diese Arbeit erscheint vollständig (in englischer Sprache) unter dem Titel „American Shipping" als Heft 14 der Sammlung „Probleme der Weltwirtschaft", herausgegeben von Professor Dr. Bernhard Harms bei Gustav Fischer :-: in Jena. :-:

I.

Die koloniale Epoche.

Zwei Dingen ließen die Pioniere der britischen Kolonien in Nordamerika ihre Kräfte vor allem zufließen: Seehandel und Schiffbau. Die Ausbeutung der ungeheuren Rohstoffvorräte in der Neuen Welt und die Erstellung neuer Märkte für die Erzeugnisse des Mutterlandes durch Aufrichtung von Kolonien, das waren die stärksten bewegenden Gedanken in den Köpfen der Männer, welche die ersten Kolonialgesellschaften schufen. Und ebenso waren die ohne Hilfe von Kolonien begründeten Siedlungen von Männern bewohnt, die durchaus kaufmännischen Wesens waren nach Willenshaltung und Ausbildung. Die Prospekte der englischen Kolonialgesellschaftsgründungen ergehen sich in breiten Schilderungen der in Amerika zu findenden Reichtümer an Pelzwerk, Metallen, Landwirtschaftsprodukten und Schiffbaumaterial, und in den Anweisungen an ihre Vertreter finden sich unablässige Ermahnungen, den Handel zu fördern und das wohlfeile Rohmaterial für Schiffsbau zu verwerten [1]).

---

[1]) Brown, Alexander, Genesis of the United States, 2 vols. New York 1890. p. 269, 398, 443, 452, 469.

Wie zwischen Europa und Amerika, so war auch zwischen den einzelnen Niederlassungen der Ozean der einzige Handelsweg; denn es gab nur wenig Straßen, und Landtransport war schwierig und gefährlich zugleich. Die das Land zum großen Teil bedeckenden Urwälder bedeuteten ein Hindernis für die Verbindung, zugleich aber eine Überfülle an Schiffbaumaterial. Die Wälder Alt-Englands hatten schon nachzulassen begonnen und das für Schiffskonstruktionen geeignete Holz wurde seltener im Mutterlande. Aber in den Kolonien standen die großen Eichenwälder, mit Bäumen von 3—8 Fuß im Durchmesser und 60—80 Fuß Höhe. Zweigwerk und Äste dieser Bäume lieferten das für den Schiffbau erforderliche gebogene Holz, das zäh, elastisch, dauerhaft und oftmals so reichlich war, daß die ersten Schiffbauer lediglich das Kernholz verwendeten. Für Planken und Decksbalken ihrer Eichenschiffe hatten die Kolonisten die gelbe Pinie (pitsch-pine) der südlichen Seeküste, für Maste, Spieren und Decksplanken verwendeten sie die helle, gerade weiße Pinie [1]). Die britische Admiralität übersah sogleich die Bedeutung der Wälder weißer Pinien für die königliche Flotte, und mit breiten Pfeilen markierten königliche Beamte die schönsten Bäume, um sie für den Gebrauch in Flottenfahrzeugen zu reservieren. In den der amerikanischen Revolution gerade vorhergehenden Jahren wurden, wie festgestellt ist, jährlich etwa 50 Schiffs-

[1]) Marvin, Winthrop L., The American Merchant Marine. New York 1902. p. 6—7.

ladungen amerikanischer weißer Pinien von Neu-England ins Mutterland gesandt. 1768 kostete ein amerikanischer Mast von 36 Zoll Durchmesser 153 £ frei englischem Marinedock.

Der Schiffbau in den Kolonien begann im Jahre 1607 mit der Konstruktion der 30-Tons-Pinasse „Virginia". Das Schiff wurde an der Mündung des Kennebec- oder Sagadahocflusses in Maine gebaut, und zwar durch Angehörige der Pophamkolonie, die sich im Sommer 1607 dort niederließen [1]). Sie war zum Teil gedeckt, hatte Bugspritsegel sowie Klüver, auch Ruder zur Aushilfe bei schwachem Wind oder ungenügendem Wasser [2]). Trotz ihrer geringen Fassungskraft diente sie im Frühjahr 1608 dazu, einen Teil der Kolonisten nach England zurückzubringen, als die Niederlassung an der Mündung des Kennebec aufgegeben wurde. Im folgenden Jahre gehörte sie zu einer Flotte, die von England nach Südvirginia segelte [3]).

In den südlichen Kolonien muß das erste Schiff noch vor 1611 gebaut sein; denn im November d. J. erwähnt Alcay de Don Diego de Molina im Bericht über eine Reise nach Virginien ein dort gebautes Schiff von 12 oder 13 Tons Gehalt [4]). 1613 erteilt Sir Samuell Argall Auftrag für den Bau einer Fregatte in Point Comfort. Die Versuche jedoch, den Schiff-

[1]) Brown, op. cit., V. 2, p. 190—194.
[2]) Spears, John R., The Story of the American Merchant Marine. New York 1910. p. 5.
[3]) Brown, op. cit., V. 2, p. 190—194.
[4]) Brown, op. cit., V. 1, p. 520.

bau in den südlichen Kolonien sicher zu fundieren, hatten trotz vieler Bemühungen nur geringen Erfolg. So wurde etwas später als 1620 von den Mitgliedern der Virginia Company zu London ein besonderer Fonds zusammengeschossen, um die Ausgaben zur Hinaussendung von Schiffbauern nach Virginia zu bestreiten, so daß mit Hilfe dieser Mittel im folgenden Jahre 25 hinübergehen konnten. Sie ließen sich in Jamestown nieder und befaßten sich zunächst mit dem Bau von Schaluppen, kleinen Fahrzeugen für die Flußschiffahrt. Ihrem Unternehmen blieb der Erfolg jedoch versagt, und nach einigen Jahren war nur noch eine kleine Zahl wirklich befähigter Schiffbauer in den Kolonien zu finden [2]). In dem Zeitraum der Widerrufung des Freibriefes der Gesellschaft im Jahre 1624 bis zur Ernennung Sir John Harveys zum Gouverneur im Jahre 1630 [3]) ist der Schiffbau in Virginia offenbar gänzlich verfallen. 1632 konstatiert Harvey zwar seine Wiederaufnahme, aber noch nach 3 Jahren war er so wenig entwickelt, das es nicht möglich war, ein auf der Reise von England her beschädigtes Schiff reparieren zu lassen. Zwischen 1635 und 1650 jedoch gab die Notwendigkeit, zwischen den meist an Flüssen gelegenen Siedlungen eine Verbindung zu schaffen, den Anstoß zu erheblicher Bautätigkeit für kleine Fahrzeuge; große Schiffe dagegen wurden nicht konstruiert.

---

1) Brown, op. cit., V. 1, p. 644.

2) Bruce, P. H., Economie History in Virginia in the 17 th. Century. 2 vols. New York 1895. V. 2, p. 428 f.

3) Bruce, op. cit., V. 1, p. 276—308.

Später wurden besondere Vergünstigungen und Ermunterungen für den Bau seegehender Schiffe geboten, aber noch immer ließen die Bedingungen dem Virginier die Schiffahrt wenig verlockend erscheinen. Bruce schreibt die Rückständigkeit der südlichen Schiffbauindustrie dem Umstande zu, daß „there was produced in Virginia a commodity which attracted to its rivers the vessels both of England and Holland, the two great maritime nations of that age, and after the passage of the last Navigation Act, of England alone. No necessity was imposed on them, as on the people of New England, to build numerons ships by means of which the products of an unkindly soil and climate having no market in England and Holland, might be exchanged for tobacco, rum, and sugar, commodities which in their turn might elsewhere be exchanged for clothing and other articles of use. The buyers of the only staple of Virginia sought its plantations. The Virginia planter did not, like the New England farmer, have to seek the foreign purchaser. It followde most naturallys that even when the population and wealth of the colony had increased to a remarkable degree, shipbuilding did not become an important interest" [1]).

Das erste auf dem Hudson River gebaute Schiff war die Ourust, eine Yacht von 44 Fuß Länge und 11½ Fuß Quermaß, welche 1614 auf Manhattan Island

---

1) Bruce, op. cit., V. 2, p. 431—435.

vom Stapel gelassen wurde und Adriaen Block, einem holländischen Unternehmer und Händler gehörte [1]).

1623 errichteten die Holländer eine ständige Niederlassung am unteren Ende von Manhattan Island, die sie New Amsterdam nannten, und von der aus sie einen lebhaften Handel mit den Indianern und mit den anderen Kolonien einleiteten. Sie bauten viele kleine Schiffe zur Verwendung auf dem Hudson und reparierten große Schiffe, soweit solche in schlechtem Zustande in den Hafen kamen. Aber noch 1658 schreibt J. Aldrich aus New Amsterdam mit Bezug auf eine für den dortigen Lokalverkehr benötigte Galliote: „We are not in condition to build such a craft here“ [2]).

Da weder die südlichen noch die mittleren Niederlassungen das Schiffbaugewerbe mit Nachdruck aufnahmen, so blieb die wirkliche Schaffung einer Handelsmarine den Kolonisten New Englands überlassen. Diese entstammten einem seefahrenden und kaufmännisch gesonnenen Schlag und hatten sich überdies in einem Lande angesiedelt, das der Entwicklung seßhafter Industrien keine so günstigen Bedingungen bot wie der Süden. Auch hatten englische Fischer schon vor der Ankunft der Pilgrims 1620 die Küsten von New England besucht und dort Fischfang sehr lohnend gefunden. Die Pilgrims selbst waren Engländer, die mehrere Jahre zu einer Zeit in Holland verbracht hatten, als die holländischen Großkaufleute zu den

[1]) Marvin, op. cit., p. 2.
[2]) Spears, op. cit., p. 12.

ersten unter den seefahrenden Mächten der Welt gerechnet wurden. Die Hauptprodukte des Landes, in welchem sie sich niederließen, waren nicht für den offenen Markt derjenigen Länder geeignet, auf welche sie zur Beschaffung ihrer Manufakturgegenstände angewiesen waren [1]).

1624 fingen die Pilgrims soviel Dorsch, daß sie eine Schiffsladung nach England senden konnten. Dies Wagnis erwies sich als so ertragreich, daß sie „two very good and strong shallops“ vom Stapel lassen konnten, die sie später im Küstenhandel verwendeten. Im folgenden Jahre wurde eins dieser Schiffe mit Korn beladen nach dem Kennebec-River expediert, wo die Ladung für 700 Pfund Biberfelle und anderes Pelzwerk umgesetzt wurde. Aus diesen Anfängen entwickelten die Pilgrims ihren Küstenhandel und sandten ihre Schiffe weit südlich, bis New Amsterdam, dem heutigen New York [2]).

1623 verließ eine Kolonistengruppe England und ließ sich bei Kap Ann nieder. Diese Kolonie wurde jedoch 1626 wieder verlassen und die Mehrzahl ihrer Einwohner kehrte nach England zurück. Einige blieben freilich und siedelten von der ersten Stätte nach der Gegend des heutigen Salem über, das von ihnen gegründet wurde.

1628 ging die erste Gruppe von Puritanern nach Amerika, sie ließ sich am Eingang der Massachusetts-

[1]) Weeden, W. B., Economicand social History of New England 1620—1789. 2 vols. New York 1891. V. 1, p. 93.
[2]) Bradford, W., History of Plymouth Plantation. Boston 1856. p. 170, 234.

Bay nieder und gründete dort das heutige Boston. Im nächsten Jahre folgten ihnen weitere 200 Siedler, unter denen sich auch mehrere Schiffbauer befanden. Von diesen zogen einige den Mystic-River aufwärts und gründeten die Stadt Medford, die später ein berühmtes Zentrum des Schiffbaus wurde. Hier wurde als das erste Schiff der Kolonie die 30-Tons-Bark „Blessing of the Bay" erbaut, die für den Gouverneur John Winthrop bestimmt war und am 4. Juli 1631 vom Stapel lief. Die „Blessing" stach am 31. August zu einer Reise „gen Osten" in See und drang bei späteren Fahrten südlich bis Long Island vor, wo sie einen Handel zwischen den Puritanern und den Holländern von New Amsterdam eröffnete.

In der Zeit, als die „Blessing of the Bay" erbaut wurde, wurde auch von John Winter eine Schiffswerft auf Richmond Island begründet. Er baute hier im Winter von 1631 auf 1632 ein Schiff, das später im Handel auf England benutzt wurde und das nach Aussage Weedens wahrscheinlich das erste regelmäßige Paketboot zwischen beiden Welten war. 1638 konnte Winter 60 Mann in seiner Werft beschäftigen; jedoch ging die Niederlassung später wieder ein. 1639 brachte eines von Winters Schiffen, die 30-Tons-Bark „Richmond" 6000 Stück Faßhölzer nach England. Dies Schiff wurde später in England verwendet, und Weeden berichtet, daß „one tenth or her, hull, rigging, and provision, was estimated at £ 20", wor-

[1]) Winthrop, John, History of New England from 1630—1649. Edited by J. Savage. Boston 1832. 2 vols., V. I, p. 57, 60, 112.

aus sich also als Wert eines derartigen voll ausgerüsteten Schiffes 200 £ ergibt [1]).

Inzwischen nahm der Warenaustausch zwischen den Kolonien und dem Mutterlande ständig zu, so daß 1635 der Kapitän John Mason dem Sekretär der Admiralität berichten konnte, es seien über 40 Schiffe in dem Neu-England-Handel beschäftigt, davon mindestens sechs auch Eigentum von Neu-Engländern [2]). Bis zum Jahre 1640 waren die von den Kolonisten gebauten Schiffe nur klein. Dann aber ließen im Jahre 1641 etliche Einwohner von Salem, angeleitet durch den Rev. Hugh Peter, ein Schiff von 300 Tons vom Stapel, und dieses Beispiel wurde von Einwohnern Bostons nachgeahmt, die ein Schiff von 150 Tons, genannt „the Trial", erbauten. Mit Beziehung auf diese Schiffe schrieb John Winthrop in seiner Geschichte Neu Englands [3]): „The general fear of want of foreign commodities, now our money was gone, and that things were like to go well in England, set us on work to provide shipping of our own. — The work was hard to accomplish for want of money, etc., but our shipwrights were content to take such pay as the country could make" [4]).

Der erwähnte Rev. Hugh Peter war Pastor an der puritanischen Kirche zu Salem. Er war ein Graduate der Universität Cambridge, hatte in Eng-

[1]) Weeden, op. cit., V. 1, p. 124.
[2]) Weeden, op. cit., V. 1, p. 128.
[3]) Winthrop, op. cit., V. 2, p. 24.
[4]) Winthrop gibt später die Tonnage der genannten Schiffe auf 200 und auf 160 Tons an (V. 2, p. 75 bezw. p. 154).

land und Holland gepredigt und war 1635 nach Massachussets gegangen. Er erkannte bald die Notwendigkeit, das ökonomische Leben der Gemeinschaft auf eine festere Basis zu stellen, als sie der Pelzhandel bieten konnte. Er ermunterte deshalb die Entfaltung des Fischereigewerbes, damit es aus der Aufnahmefähigkeit fremder Märkte für Fische Nutzen zöge. Die aus der Fischerei entspringenden Gewinne waren dann so bedeutend, daß die Einwohner Salems mit ihrer Hilfe den Bau ihres großen Schiffes vornehmen konnten, der auf der Werft von Richard Hollingworth, einem der bedeutendsten Schiffbauer der kolonialen Epoche, erfolgte [1]).

Der in Winthrops „History of New England" enthaltene Bericht über die erste Reise der „Trial" in den Jahren 1642 und 1643 gibt ein typisches Bild von dem damaligen Seehandel Neu-Englands. Sie fuhr zunächst nach Fayal auf den Azoren, wo ihre in Faßhölzern und Fisch bestehende Ladung gegen Wein, Zucker usw. eingetauscht wurde. Diese zweite Ladung wurde alsdann in St. Christopher auf den westindischen Inseln vorteilhaft umgesetzt gegen Baumwolle, Tabak und einiges Eisen von einem havarierten Schiff, womit die Rückreise nach Boston angetreten wurde. Neu-Englands Schiffsführer aus jener Zeit waren ebenso sehr Händler wie Seeleute, und ihre Schiffe dienten nicht nur dem Frachtverkehr, sondern waren recht eigentlich schwimmende Handelsstationen [2]).

[1]) Winthrop, op. cit. V. 1, p. 169, 173, 176; V. 2, p. 24.
[2]) Winthrop, op. cit. V. 2 p. 94.

Ein berühmtes Schiff jener Zeit war auch die 1636 zu Marblehead erbaute „Desire" von 120 Tonnen Raumgehalt [1]). Nachdem sie zunächst zwei Jahre in der Fischerei beschäftigt worden war, wurde sie auf eine Handelsreise nach Providence in Westindien geschickt, von wo sie mit Baumwolle, Tabak, Negern und Salz zurückkehrte. Später erlangte dieses Schiff große Berühmtheit im Sklavenhandel [2]).

Nach 1640 werden in Betrieb befindliche Schiffswerften erwähnt für Boston, Salem, Dorchester und Gloucester, und 1642 wurden 3 Schiffe in Boston erbaut, eins in Dorchester und eins in Salem [3]). Um den Ruf der Fahrzeuge von Massachussets zu erhalten, wurden den Schiffbau regulierende Gesetze erlassen, und jeder Umstand mit schweren Strafen belegt, in welchem ein Mangel oder eine Nachlässigkeit in bezug auf Material oder Arbeit erblickt wurde [4]).

Der Frachthandel der Welt lag in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts durchweg in den Händen der Holländer, und Sir Josiah Child behauptete [5]), daß die Geringfügigkeit der von den Holländern gezahlten Abgaben und Zollasten der Grund dafür sei, daß von den nach Barbados gehenden Schiffen auf 10 holländische nur ein englisches entfalle. Um den Frachthandel in britische Hände überzuleiten und zugleich einen Schlag gegen die Seegewalt der Nieder-

[1]) Winthrop, op. cit., V. 1, p. 193.
[2]) Weeden, op. cit., p. 135, 137.
[3]) Winthrop, op. cit., V. 2, p. 65.
[4]) Marvin, op. cit., p. 3.
[5]) Josiah Child, Discourse on Trade. London 1668.

lande zu führen, betrieben englische Gesetzgeber seit der Mitte des Jahrhunderts die Durchführung einer Reihe einschränkender Gesetzesbestimmungen, durch welche der Frachthandel ausschließlich den Schiffen Reichsangehöriger vorbehalten werden sollte.

Eines der ersten dieser Gesetze war das vom 23. Januar 1646, durch welches alle von England nach Virginia, den Bermudas, Barbados und anderen amerikanischen Plätzen, mit Ausnahme der neufundländischen Kolonien, verschifften Waren von der Zahlung aller Zollgefälle, außer der Akzise, auf drei Jahre befreit wurden, „provided always, that none in any of the ports of the said plantations do suffer any ship or vessel to load any goods of the growth of the plantations and carry them to foreign ports, except in English bottoms; under forfeiture of the beforenamed exemption from customs“ [1]).

Nachdem Karl I. von Cromwell geschlagen und hingerichtet worden war, erklärten die Bewohner von Virginia, Barbados, Antiqua und den Bermudas seinen Sohn für ihren rechtmäßigen Monarchen, und weigerten sich, das Regiment Cromwells anzuerkennen [2]). Virginia erließ sogar ein Gesetz, durch welches es den Holländern kommerzielle Vorzüge einräumte [3]). Infolgedessen verbot das Parlament der Republik im Jahre 1650 allen Verkehr mit diesen Kolonien, sofern

[1]) Anderson, Mc. Pherson, Annals of Commerce, 4 vols. London 1805. V. 2, p. 405.

[2]) Bruce, op. cit., V. 1, p. 349.

[3]) Hening, W. W., Statutes at Large of Virginia. Richmond 1810. 2 vols, V. 1, p. 258.

nicht der Staatsrat besondere Erlaubnis erteilte. Gleichzeitig wurde in diese Verfügung eine Klausel aufgenommen, durch welche allen Fremden Schiffahrt und Handel auf diese Kolonien ohne spezielle Lizenz untersagt wurde [1]).

Im Oktober des folgenden Jahres wurde die berühmte Navigationsakte erlassen, durch welche die Einfuhr jeglicher Ware nach England aus Asien, Afrika und Amerika mit Einschluß der britischen Kolonien verboten wurde, sofern sie nicht auf Schiffen erfolgte, die von Engländern erbaut, mit Engländern bemannt, englischen oder kolonial-englischen Eigentums waren, oder es sich um Ware handelte, die unmittelbar vom Ursprungsland oder europäischem Verarbeitungsland eingeführt wurde. Der Handel Hollands wurde durch diese Maßnahme ernsthaft gefährdet, und auch unter britischen Untertanen selbst entstand starke Opposition, da die zu jener Zeit verfügbare britische Schiffsräumte nicht ausreichte, um das Volk mit all den Gütern zu versehen, an deren Einfuhr es sich gewöhnt hatte. Jedoch: wenn auch diese Einschränkungen dem modernen Denken zuwiderlaufen, so daß selbst Adam Smith es für nötig hielt, sie mit dem Hinweis auf die durchaus notwendig gewesene Förderung britischer Seemacht zu rechtfertigen, so kann doch kein Zweifel walten, daß gerade diese Maßnahme den Schiffbau in den Kolonien entscheidend beeinflußte. In den beiden folgen-

[1]) Anderson, op. cit., V. 2, p. 412—416.

den Jahrzehnten konnte Neu-England in Alt-England Schiffe zum Verkaufe stellen.

1660, nach der Restauration, wurde die Navigationsakte von 1651 von neuem erlassen und mit ihren Bestimmungen dahin ausgedehnt, daß auch Einfuhr und Ausfuhr aller Güter für des Königs Besitzungen in Asien, Afrika oder Amerika verboten wurde für Schiffe, welche nicht in England, Irland oder den Kolonien erbaut waren, nicht Eigentum britischer Untertanen und wesentlich mit solchen bemannt waren. Das Recht zur Tätigkeit als Kaufmann oder Faktor in diesen Kolonien wurde auf britische Untertanen beschränkt, zugleich zum ersten Male die berühmte Liste der „enumerated articles" ausgegeben, mit welcher verboten wurde, aus den britischen Besitzungen in Asien, Afrika oder Amerika Zucker, Tabak, Baumwolle, Indigo, Ingwer, Gelb- und anderes Farbholz nach irgendwelchen anderen Ländern als England und Irland zu exportieren [1]).

1662 wurden die Privilegien der in britischem Besitz befindlichen Schiffe durch den Ausschluß aller im Ausland erbauten, Prisenschiffe ausgenommen, erweitert. Dies Gesetz förderte zugleich den Bau größerer Schiffe, indem es allen Erbauern von Dreideckern oder Zweieinhalbdeckschiffen mit großem Vorschiff für die ersten beiden Reisen ein Zehntel der Zollgefälle auf ex- oder importierte Güter nachließ.

[1]) Anderson, op. cit., V. 2, p. 454.

1663 schränkte das Parlament die Einfuhr europäischer Waren in die Kolonien auf solche Güter ein, die in England von Schiffen englischen Eigentums und englischer Bemannung an Bord genommen waren. Jedoch waren von dieser Bestimmung ausgenommen: Salz für die Fischerei Neu-Englands und Neufundlands, Wein von Madeira und den Azoren, und Bediente, Lebensmittel und Pferde von Schottland und Irland [1]).

Wie Ashley hervorhebt, war Tabak das einzige wirklich bedeutende Produkt des festländischen Amerikas unter den Listenartikeln. Der andere große Stapelartikel des Südens, Reis, wurde zugleich mit Sirup und Schiffsbedarf der Liste 1706 hinzugefügt, Kupfer und Biberpelze 1722, Rohseide und Pottasche 1764. Jedoch keiner der großen Stapelartikel Neu-Englands, als Fische, Schiffe, Bauholz und Rum, wurden, ausgenommen Bugsprits nach 1706, zwischen 1660 und 1760 der Liste eingefügt, und als diese das Pelzwerk erfaßte, war der Handel der Kolonien darin schon fast erloschen [2]).

In den ersten Jahren nach Erlaß der Navigationsakte war die Nachfrage nach Schiffen, die im Besitze von Bürgern des Vereinigten Königreichs oder der Kolonien waren, weit größer als das Angebot, weswegen zahlreiche Proteste aus allen Teilen des Reiches an das Parlament ergingen. Die erhöhte Nachfrage

[1]) Anderson, op. cit. V. 2, p. 473–475.
[2]) Ashley, W. J., Surveys Historie and Economic. New York 1900. p. 315.

bildete ein Stimulans für die Herstellung von Schiffen in Amerika, so daß die lebhafte Bautätigkeit der kolonialen Werften sogar bald die Eifersucht des Mutterlandes zu erregen begann. Im Jahre 1668 erklärte Sir Josiah Child, bekannt als merkantilistischer Schriftsteller wie auch als Präsident der ostindischen Kompagnie, in seinem „Discourse on Trade“: „of all the American plantations, his Majesty has none so apt for the building of ships as New England, nor none comparably so qualified for the breeding of seamen, not only by reason of the natural industry of that people but, principally, by reason of their cod and mackerel fisheries, and in my opinion, there is nothing more prejudicial and in prospect more dangerous to any mother kingdom than the increase of shipping in her colonies, plantations, or provinces“ [1]).

War im Jahre 1631 erst ein Schiff — und zwar in Massachusetts in einer Größe von 30 Tons — fertiggestellt, so besaß diese Kolonie im Jahre 1676 schon 30 Schiffe von 100—250 Tons Last, 200 von 50—100 Tons, 200 von 30—50 Tons und 300 von 6—10 Tons. Allerdings waren die meisten der letzteren Fischkutter (Schmacken), wenn auch einige davon im Küstenhandel verwendet wurden [2]). Im Jahre 1700 besaß Boston 194, New York 124 Seeschiffe.

Die amerikanischen Schiffbauer waren in der Lage, Schiffe aus gutem Weißeichenholz für 4 £ per

[1]) Child, op. cit., p. 201.
[2]) Weeden, op. cit., V. 1, p. 254.

Tonne zu bauen, während sich in England, nach den Angaben von Sir Josiah Child, die Kosten für gleiche Schiffe auf 7—8 £ beliefen. Der Umfang des Verkaufs von in den Kolonien erbauten Schiffen ist aus den Berichten des „State House“ in Boston ersichtlich, wonach von 1332 Schiffen, die als erbaut in den Jahren zwischen 1674 und 1714 angegeben sind, 239 ins Ausland verkauft wurden [1]). Um 1720 herum liefen allein in Massachusetts jährlich 150 Schiffe vom Stapel. Schon kurze Zeit später wurde die Konkurrenz der Kolonien für die Altmeister des Schiffbaues an der Themse so fühlbar, daß sie beim Parlament um Erlaß von Schutzmaßregeln petitionierten; indessen blieben ihre Wünsche unerfüllt.

Bis in das zweite Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts waren alle Schiffe mit mehr als einem Mast mit Raaen getakelt, was zur Folge hatte, daß ihre Manövrierfähigkeit stark beeinträchtigt wurde, außerdem war zu ihrer Führung eine große Zahl von Matrosen erforderlich und endlich beanspruchten sie höhere Ausgaben für die große Menge des benötigten Tauwerks.

Die im Vergleich zu den in Europa gezahlten höheren Löhne der amerikanischen Seeleute, die Einbuße an Räumte für Fracht, welche durch die besondere Takelung der Schiffe alter Bauart entstand, und schließlich die mit der Navigierung an der amerikanischen Küste verbundenen eigentümlichen Schwierigkeiten legten es den Schiffbauern von Neu-England

[1]) Weeden, op. cit., V. 1, p. 367.

nahe, es mit dem Bau neuer Schiffstypen zu versuchen. Etwa 1713 oder 1714 baute Kapitän Andrew Robinson aus Gloucester einen Zweimaster, dessen Rumpf spitz nach unten zu verlief; dadurch sollte eine größere Schnelligkeit und Seetüchtigkeit erzielt werden. Die Masten trugen je ein Schratsegel von der Gaffel bis zur Backspiere und vorn ein Stagsegel. Dies Schiff glitt beim Stapellauf so leicht und schnell durch das Wasser, daß einer der begeisterten Zuschauer, indem er an einen geschickt über das Wasser geworfenen flachen Stein dachte, der noch etliche Male vor dem Versinken auf der Fläche weiterhüpft, ausrief: „See how shee scoons'". Kapitän Robinson, noch verlegen um einen Namen für diesen neuen Schiffstyp, griff das Wort sofort auf und meinte: „Nun gut, so möge es ein ‚Schooner' sein". Dieser Ausdruck, der anfangs nur für die spezielle Bauart der Schiffe des Kapitän Robinson galt, fand später allgemeine Anwendung auf alle Zweimastschiffe mit Schratsegeltakelung. Diese Art der Takelage blieb bei den amerikanischen Schiffen die am häufigsten vorkommende bis in jene Zeit als überhaupt die Segelschiffe durch die Dampfer verdrängt wurden [1]).

Im allgemeinen wurden die Neu-England-Kolonisten weniger durch die Bestimmungen der Navigationsakte gereizt als vor allem durch die Beschränkungen, die ihnen im Handel mit Westindien auferlegt waren. Aus dem Handel mit den französischen Besitzungen und mit Holländisch-Guiana wurden sogar noch größere Gewinne erzielt als aus dem Handel mit Britisch-Westindien; überhaupt hatte sich allmählich ein lebhafter Verkehr entwickelt, der durchaus im Widerspruch zum Geiste der Navigationsakte stand. Die britischen Zuckerinseln vermochten nicht alle Waren aufzunehmen, die ihnen durch die Yankees angeboten wurden; die Gewinne nahmen dabei ab, während gleichzeitig Zucker und Sirup billiger von den französischen Inseln als von Jamaika bezogen werden konnten. Die Pflanzer von Jamaika und Barbados legten im Jahre 1731 in einer formellen Petition beim Parlament Beschwerde ein [1]), auf welche dieses im folgenden Jahr durch Auferlegung eines Zolles von 9 d per Gallone auf Rum, von 6 d per Gallone auf Sirup und Melasse und von 5 s per Cwt. auf Zucker bei der Einfuhr in irgendeine britische Besitzung in Amerika aus ausländischen Zuckerkolonien antwortete [2]).

Diese Zölle würden den Handel der Kolonien ernstlich geschädigt haben, wenn eben nicht mit dieser Neuregelung gleichzeitig auch der verbotene Handel außerordentlich zugenommen hätte, genau wie es einige Jahre vorher beim Tabak und Eisen der Fall gewesen war.

Die Einfuhr von Salz aus Spanien war erlaubt worden, dagegen war die Einfuhr von spanischem Eisen verboten, und zwar zu einer Zeit, als seitens des Schiffbaues eine große Nachfrage nach Eisen schon

[1]) Marvin, op. cit., p. 22.

[1]) Anderson, op. cit., V. 3, p. 177.
[2]) Anderson, op. cit., V. 3, p. 195.

bestand; gleicherweise war die Ausfuhr von kolonialem Tabak ins Ausland verboten, während umgekehrt diejenige von Fischen und Daubenholz erlaubt war. So blieb es nicht aus, daß Tabak nach Spanien auf dem Wege des Schmuggels exportiert wurde, und zwar als „Fische und Daubenholz", Eisen aus Spanien dagegen als „Salz" wieder heimgebracht wurde. In dem Maße als die Behörden versuchten, die Gesetze betr. Zucker- und Melasseeinfuhr wirklich durchzuführen, nahm der Schmuggel, nicht zuletzt auch infolge der stillschweigenden Billigung durch die gesamte Bevölkerung der Kolonien, rapide zu.

Auf der anderen Seite bestand unter den Kolonisten selbst eine nicht geringe Handelsrivalität, so daß eine unterschiedliche Behandlung im Hinblick auf Einfuhrbegünstigungen durchaus nichts Ungewöhnliches war. In einigen Kolonien waren schon in den ersten selbständigen Versuchen einer Finanzgesetzgebung Tarifgesetze enthalten; auch war den meisten Kolonien in ihren Verfassungsurkunden weitester Spielraum in der Auferlegung von Abgaben und Zöllen auf die Einfuhr gelassen worden. Der Tarif von Virginia bildet in dieser Hinsicht ein Musterbeispiel: er sah einen Zoll vor in Höhe von 2½ % auf alle durch britische Untertanen eingeführten Waren, von 5 % auf alle durch Ausländer — vorausgesetzt auf ausländischen Schiffen — importierten Waren, obgleich die britische Navigationsakte zu jener Zeit überhaupt noch nicht erlassen worden war, vielmehr erst aus den Jahren 1651—1663 datierte, wogegen die Gründung der Niederlassung von Virginia bereits in das Jahr 1610 fiel.

Im Jahre 1663 wurde der Schiffahrt ein geringfügiger Schutz zuteil durch die Einführung eines Zolles auf Rum und Zucker: „Whatever vessel, except such as belong wholly to merchants of Virginia, brings in any rum, or sugar shall not unload the same except at points appointed."

Schutzzöllnerische Maßregeln wurden seitens der Kolonien nicht gerade häufig durchgeführt, immerhin suchte aber jede ihre heimische Industrie zu fördern, teils dadurch, daß sie die Einfuhr von Fabrikaten aus den andern Kolonien geradezu verbot, teils dadurch, daß sie den übrigen Kolonien gegenüber Vergeltungszölle zur Anwendung brachte. Ein lehrreiches Beispiel solcher Zölle findet sich in einem Gesetz, das in Massachusetts im Jahre 1649 infolge der Erhebung eines Zolles durch Saybrook auf Waren aus Springfield erlassen wurde: Boston hielt diesen Zoll für ungerecht und versuchte deshalb seine Beseitigung durchzusetzen. Da es damit aber keinen Erfolg hatte, belegte es alle aus Connecticut, New Haven und Plymouth eingeführten Waren mit einem Zoll, was zur Folge hatte, daß der unerwünschte Zoll schon ein Jahr später wieder aufgehoben wurde.

Auch Virginia führte Vergeltungszölle ein, indem es sie damit begründete, daß virginische Schiffe gezwungen waren, die Häfen von Maryland anzulaufen und Abgaben zu entrichten, wenn sie nicht auf die Ausübung des Handels überhaupt verzichten wollten.

„This is unneighborly, but Maryland vessels must do the same here until her laws are repealed.“

Ebenso wurde das Recht jeder Nation, ihr eigener Kaufmann zu sein, durchaus gewahrt. Massachusetts erhob doppelte Zölle, sowohl spezifische wie Wertzölle, auf alle Waren, die nicht direkt aus ihrem Ursprungsland eingeführt wurden, desgleichen belegte es alle Einfuhren aus Rhode Island, Connecticut und New Hampshire mit doppelten Zöllen. Eine noch stärkere Förderung erfuhr die Schiffahrt von Massachusetts dadurch, daß diese Kolonie einen Einfuhrzoll von 5 s per Oxhoft Melasse und von 60 s per Oxhoft Rum im Falle der Einfuhr dieser Güter auf ausländischen Schiffen erhob. Diese Abgaben wurden abgefordert, „weil große Mengen von Rum und Melasse durch Ausländer eingeführt worden waren, wodurch unsere eigenen Kaufleute, die den Handel mit großem Profit betreiben, geschädigt werden, um so mehr, als sie hohe Konzessionsgebühren entrichten müssen.“

Die Differenzzölle wurden nach Ausweis der „Statute Dooks“ von Massachusetts in den Jahren 1730 bis 1743 erhoben. Die gemischten Zölle auf nicht direkt aus ihrem Ursprungsland eingeführte Waren wurden erstmalig im Jahre 1715 auferlegt und bis 1774 beibehalten. Gemischte Zölle auf Waren, die wiedereingeführt wurden, erhob auch New York auf Grund seiner Tarifgesetze von 1605 und späterer Novellen.

Die ersten Abgaben für die Schiffahrt waren die unter dem Namen der „Pulverzölle“ bekannt gewordenen, die von den meisten Kolonien beibehalten

wurden, bis durch die Verfassungsakte das Recht der Erhebung von Zöllen dem Kongreß übertragen wurde. Virginia erließ im Jahre 1631 als erste der Kolonien ein derartiges Zollgesetz. Hening gibt nicht den vollständigen Text der Akte, aber er weist darauf hin, daß das Gesetz von 1632 vorsah, daß jedes Schiff für je 100 Tonnen Ladung 100 Pfund Pulver und 10 eiserne Geschosse (Kugeln) zu bezahlen hatte. Dies sind auch ungefähr die Durchschnittssätze, wie sie von allen Kolonien erhoben wurden: im einzelnen schwanken die Sätze zwischen ½ und 2 oder 3 Pfund Pulver per Tonne. Als das Geld reichlicher wurde, änderte man die Naturalabgaben um in Barzölle in Höhe von 6 d bis 2 s per Tonne. Diese Pulverzölle wurden, wie erwähnt, zuerst in Virginia erhoben im Jahre 1631, dann folgten Massachusetts 1645, Maryland 1661, Pennsylvanien 1683, Südkarolina 1686 und New York 1709 [1]).

Alle Tonnenabgaben wurden vornehmlich aus finanziellen Rücksichten erhoben, indessen waren sie doch von vornherein so angelegt, daß auch die kolonialen Schiffahrtsinteressen in hinreichendem Maße geschützt blieben. Zum mindesten befreite jede Kolonie ihre eigenen Schiffe von allen Tonnenabgaben, außerdem ermöglichten Gegenseitigkeitsabkommen unter den Niederlassungen im Norden den freien Eintritt der Schiffe der einen in die Häfen der andern. Massachusetts räumte jedes Jahr sowohl britischen Schiffen

[1]) Hill, W., First Stages of the Tariff Policy of the United States. New York 1893. p. 9, 38.

wie denjenigen von Pennsylvanien, New York, New Jersey, Connecticut und Rhode Island freien Eintritt ein. Einige von den übrigen Kolonien machten ähnliche Zugeständnisse, während wieder andere nur geringfügige Privilegien einräumten. Diese gegenseitigen Zugeständnisse zeigen deutlich die große Bedeutung, die die Schiffahrt und insonderheit die Küstenschiffahrt für die ökonomische Entwicklung der Neu-England-Kolonien gewann.

Der Handel jedes einzelnen Teiles von Nordamerika wies zu jener Zeit seine individuellen Eigentümlichkeiten auf. In den Niederlassungen des Südens betrieb die Bevölkerung den Anbau namentlich jener Fruchtarten, für welche ihr Klima besonders günstig war. Im Norden, wo die natürlichen Voraussetzungen für den Ackerbau nicht in solchem Maße vorhanden waren, sah sich die Bevölkerung gezwungen, ihren Lebensunterhalt durch das Meer zu verdienen. Während Massachusetts den Vorzug der größeren Nähe der Fischgründe genoß und schon sehr früh die Führung im Fischereigewerbe wie überhaupt im Handel gewann, wandte die Mehrzahl der Bewohner von New Port auf Rhode Island, das von den großen Fischgründen des atlantischen Ozeans durch das Cod-Kap getrennt ist, sich dem Gewerbe der Rumerzeugung aus westindischer Melasse und dem Tauschhandel mit der afrikanischen Küste zu, wo die Sklaven, die man mit hohem Gewinn an die Bewohner der Agrargebiete in Westindien und im Süden verkaufte, gegen Rum eingehandelt wurden.

Nur ein Zweig des Fischereigewerbes, der Walfang, blieb zunächst noch unentwickelt. Vor dem Beginn des 18. Jahrhunderts gewannen die Kolonisten Walfischtran und Fischbein in geringen Mengen aus den an Land geschwemmten toten Walen, daneben bemannten sie gelegentlich kleine Boote, um Wale, die sie vom Strand aus gesichtet hatten, zu fangen, indessen gingen sie nicht auf die hohe See hinaus, um den Walfang zu betreiben. Der erste Fang eines Wales auf hoher See, von dem berichtet wird, erfolgte durch den Kapitän Christopher Hussey, der beim Kreuzen vor der Küste von Nautucket, im Jahre 1712, ohne seinen Willen auf das Meer hinausgetrieben wurde. Es gelang ihm, einen Potwal zu töten, dessen Tran er mit so großem Profit verkaufte, daß in der Folge eine Menge andrer Leute sich dieser neuen Beschäftigung des Walfangs zuwandten. Um 1730 hatte allein Nautucket schon 25 Hochsee-Walfischfänger, welche eine Ausbeute an Tran und Fischbein im Werte von 3200 £ erzielten. Um 1751 gingen die Walfischfänger schon bis zur Mündung der Baffins-Bucht hoch in den Norden hinauf, im Jahre 1763 erschienen sie vor der Guineaküste. Auch im südlichen Atlantik wurde den Walen immer eifriger nachgestellt, schon 1767 kreuzten mindestens 50 Schiffe den Äquator zum Zwecke des Walfangs. Im Jahre 1770 war die Walfischfängerflotte von Nautucket auf 125 Schiffe von durchschnittlich 93 Tonnen Größe gestiegen, die heimgebrachte Beute desselben Jahres belief sich auf 14 331 Barrels Tran im Werte von 358 200 Dollar.

Die Walfischfängerei wirkte auf die Entwicklung der kolonialen Schiffahrt auch noch insofern besonders fördernd ein, als für die Vollmatrosen der Walfangschiffe leichte Möglichkeit geboten war, in den Besitz von Vermögen zu gelangen und damit Schiffseigner zu werden. An Stelle von Löhnen erhielt die Mannschaft gewöhnlich einen gewissen prozentualen Anteil vom Gewinn, der auf jeder Reise gemacht wurde, und zwar richtete sich der Anteil nach der Stellung, die der Mann innehatte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Zahl der verantwortlichen Posten an Bord solcher Schiffe größer war als auf gewöhnlichen Kauffahrteischiffen, und daß die Schiffsjungen eine Ausbildung genossen, die sie schon in jungen Jahren für den verantwortlichen Posten eines Schiffsführers befähigte. Allerdings blieb die Methode der Entlohnung durch Beteiligung am Gewinn nicht auf die Walfischfänger beschränkt, sondern sie wurde auch auf vielen Fischereifahrzeugen der Kolonien und in gewissem Umfange auch auf gewöhnlichen Kauffahrteischiffen bald durchgeführt. Auf Auslandsreisen war es den Offizieren und oft auch der ganzen Mannschaft gestattet, eine bestimmte Anzahl von Waren zum Zwecke des Verkaufs auf eigene Kosten mit sich zu führen. Jeder suchte natürlich diese Waren so vorteilhaft abzusetzen wie er konnte, und oft überstieg der Gewinn aus diesen Privatgeschäften sogar bedeutend die Höhe des Lohnes [1]).

---

[1]) **Marvin**, op. cit. chap. 8.

Ein anderer wichtiger Zweig des Seehandels der Kolonisten war der Handel mit der afrikanischen Küste, wo Neger gegen Rum eingehandelt wurden, und der damit im Zusammenhang stehende Verkauf der eingehandelten Neger als Sklaven in den Kolonien des Südens und auf den westindischen Inseln. Vor 1698 lag der Sklavenhandel, wenigstens theoretisch, in den Händen von Engländern, die auf Grund von Parlamentsakten ein Monopolrecht daran hatten; das aber hinderte nicht, daß auch die Kolonien von der Gelegenheit zu einem gewinnbringenden Handel ergiebigen Gebrauch machten. Von England aus konnten zwar Schiffer, die nicht dieser Monopollizenz teilhaftig waren, leicht daran gehindert werden nach der afrikanischen Küste zu segeln, aber in den Kolonien konnten derartige Beschränkungen weniger leicht durchgeführt werden. Wenn auch die Monopolgesellschaften sogar Agenten beauftragten, die Schmuggelschiffe in den Häfen von Barbados abzufangen, so halfen doch die Bewohner jener Inseln den Amerikanern beim Überlisten der Behörden. Im Jahre 1698 gestattete das Parlament den Sklavenhandel allen britischen Untertanen.

Rhode Island und namentlich die Stadt New Port hatte die Führung im Sklavenhandel inne: die 22 Brennereien der Stadt vermochten nicht der enormen Nachfrage nach Rum, wie sie seitens der Händler bestand, zu genügen. An der Goldküste konnte ein Sklave für 100 Gallonen Rum im Werte von 10 Pfd.

Sterling gekauft werden, für 20 bis 50 Pfd. Sterling wurde er in Amerika wieder verkauft.

Die Berichte aus der Zeit vor 1769, soweit sie sich überhaupt mit Schiffahrtsangelegenheiten befassen, handeln eigentlich stets mehr von der Geschichte des „Schiffes“ als von der Schiffahrt. An Statistiken, die den tatsächlichen Umfang der kolonialen Handelsschiffahrt ersichtlich machen, fehlt es gänzlich. Nur aus einzelnen erhaltenen Berichten von Schriftstellern aus den verschiedenen Landesteilen über den Umfang und die Bedeutung von Schiffbau und Schiffahrt innerhalb ihrer nächsten Umgebung kann ein allgemeiner Überblick über die Entwicklung gewonnen werden, desgleichen aus den Berichten der Kolonialbehörden über die kommerzielle Entwicklung überhaupt. Wenn auch die meisten, insonderheit die ältesten amerikanischen Schiffe in Neu-England und New York erbaut wurden, so gab es doch auch schon in der „Kolonialperiode“ am Delawarefluß und an der Chesapeake-Bucht eine Anzahl rühriger Schiffswerften, während in den beiden Karolinas in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Schiffbautätigkeit einsetzte.

Wohl einer der ersten Berichte über Schiffbau, der alle Kolonien umfaßte, ist der des Lords Sheffield in seiner „Review of American Commerce“ [1]), aus dem folgende Übersicht hier aufgeführt wird:

[1]) Sheffield, John Boker Holroyd, Observations on the Commerce of the American States, London 1874.

Kolonien	Zahl der gebauten Schiffe	Tonnage
New Hampshire . . .	45	2452
Massachusetts	137	8013
Rhode Island	39	1428
Connecticut	50	1542
New York	19	955
New Jersey	4	83
Pennsylvanien	22	1469
Maryland	20	1344
Virginien	27	1269
Nordkarolina	12	607
Südkarolina	12	789
Georgia	2	50
Zusammen (1769) . .	389	20001
„ (1770) . .	—	20610
„ (1771) . .	—	24068
„ (1772) . .	—	26544

Nach derselben Quelle belief sich die in den verschiedenen Kolonien während des Zeitraumes vom 5. Januar 1770 bis zum 5. Januar 1771 ein- und ausklarierte Tonnage auf:

Kolonien	Einklariert	Ausklariert
New Hampshire . . .	15362 Tonnen	20192 Tonnen
Massachusetts	65271 „	70284 „
Rhode Island	18667 „	20661 „
Connecticut	19223 „	20263 „
New York	25539 „	26653 „
Pennsylvanien	50901 „	49654 „
Maryland	30477 „	33474 „
Virginien	44803 „	45179 „
Nordkarolina	20963 „	21490 „
Südkarolina	29504 „	32031 „
Georgia	9914 „	10604 „

Nach Pitkin[1]) entfallen bei einer Unterscheidung der Schiffe nach ihren Eignern auf die einzelnen Kolonien folgende Anteile:

auf	Eigentum von brit. Kaufleut. in Europa	Eigentum von brit. Kaufleuten, die sich gelegentlich in den Kolonien aufhalten	Eigentum von Kolonisten
Neu-England	1/8	1/8	6/8
New York	3/8	2/8	3/8
Pennsylvanien	2/8	3/8	2/8
Maryland und Virginien	6/8	1/8	1/8
Nordkarolina	5/8	2/8	1/8
Südkarolina und Georgia	5/8	2/8	1/8

1. Foreign Carrying Trade of the United States, 1821—1912.

Year	Imports		Exports[2])	
	In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar	In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar
1821	58,025,890	4,559,825	55,175,572	9,798,410
1822	76,984,331	6,257,210	60,175,568	11,444,713
1823	71,511,541	6,067,726	65,315,666	9,383,464
1824	75,265,053	5,283,954	65,411,706	8,574,951
1825	91,902,512	4,437,563	88,799,749	10,735,639
1826	80,778,120	4,196,357	69,553,516	8,041,806
1827	74,965,496	4,518,572	72,090,544	10,232,283
1828	81,951,319	6,558,505	61,108,374	11,156,312
1829	69,325,552	5,166,975	62,089,441	10,269,230
1830	66,035,739	4,481,181	63,882,719	9,966,789
1831	93,962,110	9,229,014	65,546,181	15,764,402
1832	90,298,229	10,731,037	66,140,760	21,036,183

[1]) Pitkin, Timothy, Statistical View of the Commerce of the United States of America. New Haven 1835.

[2]) Stated in mixed gold and currency values from 1862 to 1879, inclusive.

Year	Imports		Exports	
	In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar	In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar
1833	98,060,772	10,057,539	68,058,231	22,082,202
1834	113,700,174	12,821,858	77,693,461	26,643,512
1835	135,288,865	14,606,877	94,135,191	27,558,386
1836	171,056,442	18,323,593	97,132,457	31,530,583
1837	122,177,193	18,812,024	91,207,563	26,211,813
1838	103,887,448	10,629,956	89,818,799	18,666,817
1839	143,874,252	18,217,880	94,787,948	26,240,468
1840	92,802,352	14,339,167	105,622,257	26,463,689
1841	113,221,877	14,724,300	94,808,638	27,042,165
1842	88,724,280	11,437,807	79,893,023	24,798,511
1843	49,971,875	14,781,924	65,053,636	19,292,844
1844	94,174,673	14,260,362	78,450,529	32,749,517
1845	102,438,481	14,816,083	86,942,442	27,704,164
1846	106,008,173	15,683,624	86,550,175	26,938,341
1847	113,141,357	33,404,281	100,204,804	53,868,210
1848	128,647,232	26,351,696	109,657,931	44,374,200
1849	120,382,152	27,475,287	100,533,123	45,222,697
1850	139,657,043	38,481,275	99,615,041	52,283,679
1851	163,650,543	52,574,389	152,451,689	65,931,322
1852	155,258,467	53,038,388	139,476,937	70,181,429
1853	191,688,325	76,290,322	155,028,802	75,947,355
1854	215,376,273	86,117,821	191,322,266	84,474,054
1855	202,234,900	59,233,620	203,250,562	71,906,284
1856	249,972,512	64,667,430	232,295,762	94,669,146
1857	259,116,170	101,773,971	251,214,857	111,745,825
1858	203,700,016	78,913,134	243,491,288	81,153,133
1859	216,123,428	122 644,702	249,617,953	107,171,509
1860	228,164,855	134,001,399	279,082,902	121,039,394
1861	201,544,055	134,106,098	179,972,733	69,372,180
1862	92,274,100	113,497,629	125,421,318	104,517,667
1863	100,744,580	143,175,340	132,127,891	199,880,691
1864	81,212,077	248,350,818	102,849,409	237,442,730
1865	74,385,116	174,170,536	93,017,756	262,839,588
1866	112,040,395	333,471,763	213,671,466	351,754,928
1867	117,209,536	300,622,035	180,625,368	280,708,368
1868	122,965,225	248,659,583	175,016,348	301,886,491
1869	136,802,024	300,512,231	153,154,748	285,979,781
1870	153,237,077	309,140,510	199,732,324	329,786,978

Year	Imports			Exports		
	In cars and other land vehicles Dollar	In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar	In cars and other land vehicles Dollar	In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932
1872	17,635,861	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579
1873	17,070,548	174,789,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,376	156,385,066	501,838,949
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,686	581,973,477
1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292
1888	32,209,459	123,525,298	568,222,857	22,147,368	67,332,175	606,474,964
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,988,047	773,569,324
1892	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,221,472	81,033,844	916,022,832
1893	44,121,094	127,095,434	695,184,394	43,862,947	70,670,073	733,132,174
1894	29,623,095	121,561,193	503,810,334	49,221,427	73,707,023	769,212,122
1895	33,201,988	108,229,615	590,538,362	49,902,754	62,277,581	695,357,830
1896	35,535,079	117,299,074	626,890,521	61,131,125	70,392,813	751,083,000
1897	35,812,620	109,133,454	619,784,338	65,082,305	79,941,823	905,969,428
1898	30,427,784	93,535,867	492,086,003	73,283,704	67,792,150	1,090,406,476
1899	33,424,821	82,050,118	581,673,550	83,870,907	78,562,088	1,064,590,307
1900	44,412,509	104,304,940	701,223,735	110,483,141	90,779,252	1,193,220,689
1901	47,100,814	93,055,493	683,015,858	111,900,931	84,343,122	1,291,520,938
1902	56,366,711	102,188,002	744,766,235	123,824,337	83,631,985	1,174,263,079
1903	66,208,195	123,666,832	835,844,210	138,851,301	91,028,200	1,190,258,178
1904	68,239,120	132,253,065	790,595,186	152,736,889	97,482,054	1,210,608,328
1905	78,725,270	160,649,571	878,138,230	163,540,059	129,958,375	1,225,063,232
1906	86,677,047	168,488,129	971,397,270	193,735,340	153,859,076	1,396,270,084
1907	94,172,649	176,550,716	1,163,698,060	218,472,537	141,780,310	1,520,598,231
1908	71,310,825	151,919,733	971,111,234	190,551,127	120,592,495	1,549,629,724
1909	71,391,142	150,528,075	1,090,001,007	182,189,155	108,129,142	1,372,692,807
1910	90,408,369	147,100,976	1,319,438,085	228,724,159	113,736,171	1,402,524,390
1911	91,074,620	146,640,912	1,289,510,573	274,828,712	133,565,552	1,640,952,933
1912	102,187,084	170,849,680	1,380,228,170	323,929,836	151,601,885	1,728,790,688

Year	Total imports and exports			
	By sea			Per cent carried in American vessels
	In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar	Total Dollar	
1821	113,201,462	14,358,235	127,559,697	88.7
1822	137,699,899	17,701,923	155,401,822	88.4
1823	136,827,207	15,451,190	152,278,397	89.9
1824	142,676,759	13,858,905	156,535,664	91.2
1825	180,702,261	15,173,202	195,875,463	92.3
1826	150,331,636	12,238,163	162,569,799	92.5
1827	147,056,040	14,750,855	161,806,895	90.9
1828	143,059,693	17,714,817	160,774,510	88.9
1829	131,414,993	15,436,205	146,851,198	89.5
1830	129,918,458	14,447,970	144,366,428	89.9
1831	159,508,291	24,993,416	184,501,707	86.5
1832	156,438,989	31,767,220	188,206,209	83.1
1833	166,119,003	32,139,741	198,258,744	83.8
1834	191,393,635	39,464,670	230,858,305	83.0
1835	229,424,056	42,165,263	271,589,319	84.5
1836	268,188,899	49.854,176	318,043,075	84.3
1837	213,384,756	45,023,837	258,408,593	82.6
1838	192,907,247	29,296,773	222,204,020	84.2
1839	238,662,200	44,458,348	283,120,548	84.3
1840	198,424,609	40,802,856	239,227,465	82.9
1841	208,030,515	41,767,465	249,797,980	83.3
1842	168,617,303	36,236,318	204,853,621	82.3
1843	115,025,511	34,074,768	149,100,279	77.1
1844	172,625,202	47,009,879	219,635,081	78.6
1845	189,380,923	42,520,247	231,901,170	81.7
1846	192,558,348	42,621,965	235,180,313	81.7
1847	213,346,161	87,272,491	300,618,652	70.9
1848	238,305,163	70,725,896	309,031,059	77.4
1849	220,915,275	72,697,984	293,613,259	75.2
1850	239,272,084	90,764,954	330,037,038	72.5
1851	316,107,232	118,505,711	434,612,943	72.7
1852	294,735,404	123,219,817	417,955,221	70.5
1853	346,717,127	152,237,677	498,954,804	69.5
1854	406,698,539	170,591,875	577,290,414	70.5
1855	405,485,462	131,139,904	536,625,366	75.6
1856	482,268,274	159,336,576	641,604,850	75.2
1857	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70.5
1858	447,191,304	160,066,267	607,257,561	73.7
1859	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66.9
1860	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66.5
1861	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65.2
1862	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50.0
1863	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41.4
1864	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27.5
1865	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27.7
1866	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32.2
1867	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33.9
1868	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35.1
1869	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33.1
1870	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35.6

Year	Total imports and exports					
	In cars and other land vehicles Dollar	By sea			Per cent carried in American vessels
		In American vessels Dollar	In foreign vessels Dollar	Total Dollar	
1871	22,985,510[1]	353,664,172	755,822,576	1,109,486,748	31.9
1872	27,650,770	345,331,101	839,346,362	1,184,677,463	29.2
1873	27,869,978	346,306,592	966,722,651	1,313,029,243	26.4
1874	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,289,658,100	27.2
1875	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,199,046,309	26.1
1876	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,124,431,158	27.7
1877	17,464,810	316,660,261	859,920,536	1,176,580,817	26.9
1878	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,190,042,035	26.3
1879	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,183,284,924	23.0
1880	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,482,612,011	17.4
1881	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,519,589,453	16.5
1882	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,440,208,514	15.8
1883	48,092,892	240,420,500	1,258,506,924	1,498,927,424	16.0
1884	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,361,497,234	17.2
1885	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,274,384,309	15.3
1886	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,271,260,616	15.5
1887	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,359,551,254	14.3
1888	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,366,554,794	14.0
1889	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,420,868,649	14.3
1890	73,571,263	202,451,086	1,371,116,744	1,573,567,830	12.9
1891	72,856,194	206,459,725	1,450,081,087	1,656,540,812	12.5
1892	72,948,067	220,173,735	1,564,558,808	1,784,732,543	12.3
1893	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,626,082,075	12.2
1894	78,844,522	195,268,216	1,233,022,456	1,468,290,672	13.3
1895	83,104,742	170,507,196	1,285,896,192	1,456,403,388	11.7
1896	96,666,204	187,691,887	1,377,973,521	1,565,665,408	12.0
1897	100,894,925	189,075,277	1,525,753,766	1,714,829,043	11.0
1898	103,711,488	161,328,017	1,582,492,479	1,743,820,496	9.3
1899	117,295,728	160,612,206	1.646,263,857	1,806,876,063	8.9
1900	154,895,650	195,084,192	1,894,444,424	2,089,528,616	9.3
1901	159,001,745	177,398,615	1,974,536,796	2,151,935,411	8.2
1902	180,191,048	185,819,987	1,919,029,314	2,104,849,301	8.8
1903	205,059,496	214,695,032	2,026,102,388	2,240,797,420	9.1
1904	220,976,009	229,735,119	2,001,203,514	3,230,938,633	10.3
1905	242,265,329	290,607,946	2,103,201,462	2,393,809,408	12.1
1906	280,412,387	322,347,205	2,367,667,354	2,690,014,559	12.0
1907	312,645,186	318,331,026	2,684,296,291	3,002,627,317	10.6
1908	261,861,952	272,512,228	2,520,740,958	2,793,253,186	9.8
1909	253,580,297	258,657,217	2,462,693,814	2,721,351,031	9.5
1910	319,132,528	260,837,147	2,721,962,475	2,982,799,622	8.7
1911	365,903,334	280,206,464	2,930,436,506	3,210,642,970	8.7
1912	426,116,920	322,451,565	3,109,018,858	3,431,470,423	9.4

[1]) Not separately stadet prior to July 1. 1870.

2. Tonnage of American and Foreign Vessels Entered and Cleared in the Foreign Trade of the United States, Fiscal Years 1821—1912.

Year	Entered				Cleared				Total			
	American	Per cent	Foreign	Per cent	American	Per cent	Foreign	Per cent	American	Per cent	Foreign	Per cent
1821	765,098	91	81,526	9	804,947	91	83,073	9	1,570,045	90	164,604	10
1822	787,961	89	100,541	11	813,748	90	97,490	10	1,501,709	88	198,031	12
1823	775,271	86	119,468	14	810,761	87	119,740	13	1,586,032	86	239,208	14
1824	850,033	89	102,367	11	919,278	89	102,552	11	1,769,311	90	204,919	10
1825	880,754	90	92,927	10	960,366	90	95,080	10	1,841,120	91	188,007	9
1826	942,206	89	105,654	11	953,012	90	99,417	10	1,895,218	89	205,071	11
1827	918,361	86	137,589	14	980,542	88	131,250	12	1,898,903	88	268,839	12
1828	868,381	86	150,223	14	897,404	86	151,030	14	1,765,785	85	301,253	15
1829	872,949	86	130,743	14	944,799	87	133,006	13	1,817,748	87	263,749	13
1830	967,227	88	131,900	12	971,760	88	133,436	12	1,938,987	88	265,336	12
1831	922,952	76	481,948	24	972,504	78	271,994	22	1,895,456	77	553,942	23
1832	949,622	70	393,038	30	974,865	71	387,505	29	1,924,487	71	780,543	29
1833	1,111,441	69	496,705	31	1,142,160	69	497,039	31	2,253,601	68	993,744	32
1834	1,074,670	65	568,052	35	1,134,020	66	577,700	34	2,208,690	66	1,145,752	34
1835	1,352,653	68	641,310	32	1,400,517	69	630,824	31	2,753,270	68	1,280,134	32
1836	1,255,384	64	680,213	36	1,315,523	66	674,721	34	2,570,907	65	1,354,934	35
1837	1,299,720	62	765,703	38	1,266,622	62	756,292	38	2,566,342	63	1,521,995	37
1838	1,302,764	68	592,110	32	1,408,761	69	604,166	31	2,711,735	69	1,196,276	31
1839	1,491,279	71	624,814	29	1,477,928	71	611,839	29	2,969,207	71	1,236,653	29
1840	1,576,946	68	712,363	32	1,647,009	69	706,486	31	3,223,955	69	1,418,849	31
1841	1,631,909	68	736,444	32	1,634,156	68	736,849	32	3,266,065	69	1,473,293	31
1842	1,510,111	67	732,775	33	1,536,451	67	740,497	33	3.046,562	68	1.473,272	32
1843	1,143,523	68	534,752	32	1,268,083	70	523,949	30	3,411,606	70	1,058,701	30
1844	1,977,438	68	916,922	32	2,010,924	68	906,814	32	3,988,362	69	1,823,736	31
1845	2,035,486	69	910,536	31	2,053,977	69	930,275	31	4,089,463	69	1,840,838	31
1846	2,151,114	69	959,739	31	2,221,028	69	968,178	31	4,372,142	70	1,927,917	30
1847	2,101,359	66	1,220,346	34	2,202,393	65	1,176,605	35	4,303,752	65	2,396,951	35
1848	2,393,482	63	1,405,191	37	2,461,280	63	1,404,159	37	4,854,762	64	2,809,350	36
1849	2,658,321	61	1,710.515	39	2,753,724	62	1,675,709	38	5,412,045	62	3,386,224	38
1850	2,573,016	59	1,175,623	41	2,632,788	60	1,728,214	40	5,205,804	60	3,503,837	40
1851	3,054,349	61	1,939,091	39	3,200,519	62	1,929,535	38	6,254,868	62	3,868,626	38
1852	3,235,522	61	2,057,358	39	3,230,590	61	2,047,575	39	6,466,112	62	4,104,933	38
1853	4,004,013	63	2,277,930	37	3,766,789	62	2,298,790	38	7,770,802	63	4,576,720	37
1854	3,752,115	63	2,132,224	37	3,911,392	64	2,107,802	36	7,663,507	65	4,240,026	35
1855	3,861,391	64	2,083,948	36	4,068,979	65	2,110.322	35	7,930,373	65	4,194,270	35
1856	4,385,484	65	2,486,769	35	4,538,364	64	2,462.109	36	8,923,848	65	4,948,878	35
1857	4,721,370	65	2,464,946	35	4,580.651	64	2,490,170	36	9,302,021	66	4,955,116	34
1858	4,395,642	66	2,209,403	34	4,490,033	66	3,312,759	34	8,885,675	67	4,522,162	33
1859	5,265,648	67	2,540,387	33	5.297,367	66	2.618,388	34	10,563,015	68	5,158,775	32

Year	Entered				Cleared				Total			
	American	Per cent	Foreign	Per cent	American	Per cent	Foreign	Per cent	American	Per cent	Foreign	Per cent
1860	5,921,285	71	2,353,911	29	6,165,924	70	2,624,005	30	12,087,209	71	4,977,916	29
1861	5,023,917	69	2,217,554	31	4,889,313	68	2,262,042	32	9,913,230	70	4,479,596	30
1862	5,117,685	69	2.245.278	31	4,961,818	67	2,376,999	33	10,079,503	69	4,622,277	31
1863	4,614,698	63	2,640,378	37	4,447,261	59	3,064,023	41	9,061,959	62	5,704,401	38
1864	3,066,434	46	3,471.219	54	3,090,948	45	3,741,131	35	6,157,382	46	7,212,350	54
1865	2,943,661	47	3,216,967	53	3,025,134	45	3,595,123	55	5,968,695	47	6,812,090	53
1866	3,372,060	43	4,410,424	57	3,383,176	43	4,438,384	57	6,755,236	44	8,848,808	56
1867	3,455.052	44	4,318,673	56	3,419,502	43	4,465,490	57	6 874,554	44	8,784,163	56
1868	3,550,550	44	4,495,465	56	3,717,956	44	4,561,060	56	7,268,506	45	9,056,525	55
1869	3,402,668	38	5,347,694	62	3,381,363	38	4,372,570	62	7,784,031	39	10,720,264	61
1870	3,486,038	38	5,669,621	62	3,506,929	38	5.662,474	62	6,992,967	38	11,332,095	62
1871	3,742,740	37	6,266,444	63	3,746,942	37	6,151,537	63	7,489,682	38	12,417,981	62
1872	3,711,846	34	7,094,577	66	3,682,309	34	7,051,425	66	7,394,155	35	14,146,002	65
1873	3,612,631	30	8,083,086	70	3,756,564	30	8,065,132	70	7,369,195	32	16,148,218	68
1874	3,893,725	29	9,197,829	71	3,982,052	30	9,207,396	70	7,875,777	30	18,405,225	70
1875	3,573,950	30	8,118,860	70	3,736,639	31	8,159,868	69	7,310,589	30	16,278,728	70
1876	3,611,436	28	8,899,312	72	3,732,415	29	8,922,699	71	7,343,851	30	17,822,011	70
1877	3,663,403	27	9,791,386	73	3,765,171	28	9,677,218	72	7,428,574	28	19,468,604	72
1878	3,642,417	25	10,821,387	75	3,872,203	26	10,935,318	74	7,514,620	26	21,756,715	74
1879	3,415,410	21	12,777,734	79	3,464,360	21	12,610,923	79	6,879,770	22	25,388,657	78
1880	3,436,964	19	14,573,685	81	3,397,355	18	14,645,544	82	6,834,319	19	29,219,229	81
1881	3,253,584	17	15,065,620	83	3,375,535	18	15,094,392	82	6,629,119	19	30,160,012	81
1882	3,340,968	18	14,259,769	82	3,317,598	18	16,439,164	82	6,658,566	19	28,698,933	81
1883	3,255,543	20	13,126,184	80	3,307,223	20	13,233,673	80	6,562,766	20	26,359,857	80
1884	3,202,293	22	11,866,535	78	3,236,641	22	11,967,902	78	6,438,934	22	23,834,437	78
1885	3,132,011	21	12,172,816	79	3,231,556	21	12,283,213	79	6,363,567	21	24,456,029	79
1886	3,231,573	21	11,904,043	79	3,303,373	21	12,024,299	79	6,534,946	21	23,928,342	79
1887	3,365,516	21	12,450,767	79	3,259,046	20	12,404,185	80	6,624,562	20	24,944,952	80
1888	3,366,767	32	12,026,336	78	3,415,004	22	12,253,900	78	6,781,771	22	24,280,236	78
1889	3,724,325	23	12,227,794	77	3,988,554	24	12,354,693	76	7,712,779	23	24,582,487	77
1890	4,083,121	23	14,024,140	77	4,066,757	23	14,082,105	77	8,149,878	23	28,106,245	77
1891	4,380,804	24	13,823,491	76	4,455,402	24	13,805,430	76	8,836,206	24	27,628,921	76
1892	4,469,955	22	16,543,469	78	4,536,151	22	16,624,882	78	9,006,106	22	33,168,351	78
1893	4,358,686	22	15,223,130	78	4,403,362	22	15,357,384	78	8,762,048	22	30,588,514	78
1894	4,654,679	23	16,334,984	77	4,739,918	23	15,531,772	77	9,394,597	23	30,866,756	77
1895	4,472,830	23	14,822,085	77	4,504,227	23	15,246,319	77	8,977,057	23	30,068,404	77
1896	5,196,320	25	15,792,864	75	5,329,599	25	16,084,986	75	10,525,919	25	31,877,850	75
1897	5,525,328	23	18,234,922	77	5,618,142	24	18,091,053	76	11,143,470	23	36,325,975	77
1898	5,240,046	20	20,339,553	80	5,111,447	20	20,636,785	80	10,351,493	20	40,976,138	80
1899	5,340,660	20	20,770,156	80	5,471,752	21	20,794,224	79	10,812,412	21	41,564,380	79
1900	6,135,652	22	22,027,353	78	6,208,918	22	22,072,223	78	12,344,570	22	44,099,576	78
1901	6,381,305	21	23,386,716	79	6,417,347	22	23,402,546	78	12,798,652	21	46,789,262	79

Year	Entered				Cleared				Total			
	American	Per cent	Foreign	Per cent	American	Per cent	Foreign	Per cent	American	Per cent	Foreign	Per cent
1902	6,961,200	23	23,693,232	77	6,821,555	22	23,622,527	78	13,782,755	23	47,315,759	77
1903	6,906,582	22	24,187,081	78	6,975,227	22	24,340,941	78	13,881,809	22	48,528,022	78
1904	6,699,173	22	23,273,237	78	6,641,374	22	23,374.201	78	13,320,547	22	46,647,438	78
1905	7,080,624	23	23,902,593	77	7,203,008	23	23,954,533	77	14.283,632	23	47,857,126	77
1906	7,612,690	22	26,542,755	78	7,548.533	22	26,203,921	78	15,193,223	22	52,746,676	78
1907	8,115,656	22	28,506,600	78	8,092,557	22	27,897,500	78	16,208,213	22	56,404,100	78
1908	8,473,227	22	30,075,968	78	8,435,207	22	29,846,489	78	16,908,434	22	59,922,457	78
1909	8,771,464	22	30,286,674	78	8,491,725	22	29,704,756	78	17,263,189	22	59,991,430	78
1910	8,888,459	22	31,347,347	78	8,808,603	22	30,897,255	78	17,697,062	22	62,244,602	78
1911	9,692,770	23	32,982,219	77	9,753,463	23	32,683,684	77	19,446,233	23	65,665,903	77
1912	11,257,098	25	34,713,445	75	11,703,467	25	34,713,445	75	22,960,565	25	69,614,418	77

V.

Die Schiffahrtspolitik der letzten Jahrzehnte.

Die verschiedenen Bestrebungen zur Aufbesserung der amerikanischen Seeschiffahrt lassen sich in drei Gruppen teilen:

1. Aufhebung der Einschränkungen, die aus den amerikanischen Navigationsakten resultieren und zollfreie Zulassung ausländischen Schiffsbaumaterials.
2. Indirekte Regierungsbeihilfe durch Einführung von „Discriminating Duties", d. s. Sonderabgaben (z. B. in Form eines Flaggenzolls).
3. Direkte Regierungshilfe in Form von Prämien und Postsubventionen.

Pläne, die auf den grundlegenden Prinzipien jeder dieser Gruppen oder auf Kombinationen aus ihnen basierten, sind in den letzten 20 Jahren häufig und ausführlich der Öffentlichkeit vorgelegt worden. Einige wenige Forderungen aus jeder Gruppe wurden von den Vereinigten Staaten angenommen, aber keine der drei Gruppen vollständig.

Die ursprünglichen Schiffahrtsgesetze der Vereinigten Staaten waren geschaffen in der Absicht, die amerikanische Handelsschiffahrt vollständig dem Lande zu sichern. Sie wirkten denn auch zum Vorteil der Reedereien und Werften bis zu der Umwälzung, die durch den Übergang der Schiffbauindustrie von Holz zu Eisen und Stahl und vom Segelschiff zum Dampfer eintrat. Nach dieser Umwälzung mußte eine Beibehaltung des Gesetzes vom 1. September 1879, nur im Inland gebaute Schiffe zu registrieren, nachteilig wirken, da teures Baumaterial das billige verdrängte. Daher wurde denn auch bald nach dem Bürgerkriege die Forderung laut, im Ausland gebaute Schiffe zur amerikanischen Flagge zuzulassen. Mehrere Anträge wurden im Kongreß eingebracht, aber erst bei der Annahme der Panamakanalakte vom 24. August 1912 wurde diese Forderung erfüllt. Diese Gesetzesvorschläge hatten sich nur auf die Seeschiffahrt bezogen; Bestrebungen, auch in der Küstenschiffahrt, die unter den bestehenden Gesetzen durchaus florierte, im Ausland gebaute Schiffe zuzulassen, sind nie hervorgetreten.

Der hohe Zoll auf Schiffbaumaterialien, der das Wachstum der Handelsmarine sehr beeinträchtigte, war, zum Teil wenigstens, viel früher aufgehoben worden, als das Verbot, im Ausland gebaute Schiffe zu verwenden. Die Gegner des Schutztarifsystems haben durchgängig den größten Teil des Niederganges der amerikanischen Handelsschiffahrt dem Tarif zugeschrieben, aber auch die Vertreter des Schutzzolls haben nicht auf seiner allgemeinen Anwendung be-

züglich des Schiffbaumaterials bestanden. Die Befreiung ausländischen Materials vom Einfuhrzoll für den Bau von Holz- und Eisenschiffen zur Außenschiffahrt wurde in der Tat zuerst in den Tarifgesetzen eingeführt, die unter republikanischer Regierung durchgingen[1]. Die Tarifgegner haben die freie Zulassung von Materialien auch für die im Küstenhandel verkehrenden Schiffe verlangt. Ihre Forderungen sind insoweit erfüllt, als die Zulassung von aus fremdem Material gebauten Schiffen zum Küstenhandel wenigstens für sechs Monate jeden Jahres gewährt wurde[2].

Die Bestrebungen der zweiten Gruppe, Flaggenzölle zugunsten amerikanischer Schiffe einzuführen, gehen zurück auf die Schiffahrtsgesetze vom 4. und 20. Juli 1789. In ihnen wurden für amerikanische Schiffe geringere Tonnengebühren festgelegt als für fremde, und für Küstenhandelsschiffe eine nur einmalige Zahlung im Jahre durchgesetzt. Weiterhin gehen sie zurück auf die Tarifbestimmungen, welche eine Herabsetzung von 10 % auf Güter, die in amerikanischen Schiffen eingeführt wurden, vorsahen. Der starke Aufschwung der amerikanischen Schiffahrt während des ersten Teiles dieser Zeit wird von den Vertretern der „Discriminating-Duties“ als Beweis angeführt, daß ihre Vorschläge dem jetzigen Zustande abhelfen würden. Da die internationalen Vertragsbestimmungen der Vereinigten Staaten einer vollen Durchführung solcher Politik im Wege stehen würden, haben die Vertreter

[1]) Acts of 1872 and 1890.
[2]) Paine Aldrich Tariff of 1909.

dieser Richtung sich hauptsächlich auf Anträge bezüglich des indirekten Handels beschränkt, d. h. bezüglich des Gütertransports zwischen den Vereinigten Staaten und einem fremden Lande auf Schiffen einer dritten Nation, wie er bis zum Jahre 1828 durch Zollschranken fast unmöglich gemacht worden war.

Viele Argumente für eine direkte Hilfe der Regierung sind eingebracht worden, und auch augenblicklich haben solche Pläne noch sehr starken Rückhalt in den Vereinigten Staaten. Im Laufe der letzten Jahrzehnte sind unzählige Gesetzentwürfe für die Subventionierung von Schiffen aller Klassen dem Kongreß vorgelegt worden, und die Zahlungen des Post-Office-Departements[1]) an die Postschiffahrtslinien sind ein Erfolg dieser Bemühungen. Seit der Zulassung von im Ausland gebauten Schiffen zum amerikanischen Außenhandel bekämpfen sich nunmehr nur noch die beiden Anschauungen, die sich um die Begriffe „subsidies“ und „discriminations“ gruppieren. Alle Arten von Subventionszahlungen sind zu verschiedenen Zeiten im Kongreß vorgeschlagen worden: von der Subventionierung der gesamten Handelsmarine, regulären und Trampschiffe — nach dem Muster der französischen Politik — bis zur Zahlung von bestimmten Tonnengeldern, die nach Meilen oder Tonnen berechnet waren, für die Ausbildung eines regulären Postdampferdienstes. Um das Odium zu vermeiden, das in vielen Kreisen dem Worte „subsidy“ anhaftet, haben die meisten Antragsteller ihre Wünsche als „mail sub-

[1]) Postal Aid Law 1891.

ventions“ formuliert, wenn sie auch in Wirklichkeit oft nichts anderes als Prämienvorschläge waren.

Solche Prämien waren von 1792—1846 gewissen Fischereischiffen gewährt [1]), als Rückvergütung für die Zölle auf Salz, das zum Zubereiten der Fische nötig war. Außer diesen Zuwendungen wurden vor dem Jahre 1845 keine Prämien irgendwelcher Art irgendwelchen Schiffen gewährt. Durch das Gesetz dieses Jahres und durch das Ergänzungsgesetz des Jahres 1847 trat die Regierung in die Politik der Postsubventionen ein. Im Jahre 1858 wurden diese aber zurückgezogen und die Zahlungen für den Transport von überseeischer Post auf die normale Inland- und Auslandrate reduziert. Die Kosten dieses ersten Versuches der Regierung mit Schiffahrtsprämien stellten sich ungefähr folgendermaßen:

Bremen Line 1847—57	Doll.	2 000 000
Havre Line 1825—57	„	750 000
Collins Line	„	4 500 000
New York to Aspinwall Service 1848—58	„	2 900 000
Astoria and San Francisco to Panama Service 1848—58	„	3 750 000
Charleston to Havanna Service 1848—58	„	500 000
Summe	Doll.	14 400 000

Im Jahre 1864 eröffnete der Kongreß eine neue Möglichkeit für Schiffssubventionen durch Annahme eines Gesetzes, das 150 000 $ als Jahresbeitrag für eine Postschiffahrtsverbindung mit Brasilien vorsah. Von 1865—1874 wurden beide Häuser mit Anträgen

[2]) R. Meeker, History of Ship Subsidies. 1906. p. 150.

für weitere Schiffssubventionen überstürmt. So wurde 1865 eine Zahlung für eine zu schaffende Postverbindung mit dem Orient gewährt, welche die Pacific Mail Steamship Co. für eine Jahressumme von 500 000 $ übernahm. Während der Sitzungsperiode 1866—67 wurde die Kompagnie der Verpflichtung, in Hawai anzulegen, entbunden und eine gesonderte Zuwendung für einen Postdienst nach Hawai genehmigt. Am 27. Juli 1868 bewilligte der Präsident ein Gesetz, das der Commercial Navigation Co. of New York für 15 Jahre den Transport der europäischen Post bei einwöchentlichem oder halbwöchentlichem Dienst von New York nach Queenstown, Southampton und Bremen übertrug. Die Kompagnie sollte in den Vereinigten Staaten sieben eiserne Dampfer für diesen Dienst bauen und dafür die See- und Inlands-Postsätze bis zu 400 000 $ erhalten. Der Vertrag kam indessen nicht zur Durchführung, da der Postmaster General sich weigerte, einen Kontrakt mit der Kompagnie zu machen mit der Begründung, daß es unvernünftig sein würde, eine Verbindung von viermal in der Woche, wie die Post sie damals benutzte, für nur zweimal wöchentliche Ausfahrten aufzugeben. Er machte der Kompagnie deshalb ein Angebot mit einer Grundlage von vier Abfahrten in der Woche, das indessen abgelehnt wurde.

Im Jahre 1869 wurde eine Kommission aus Kongreßmitgliedern ernannt, um die Gründe des Niederganges der amerikanischen Seeschiffahrt zu untersuchen. Diese Kommission reichte am 17. Fe-

bruar 1870 einen Bericht ein, der folgende Gesetzesvorschläge befürwortete:

1. Wiederzulassung in Amerika gebauter Schiffe, die seit dem Bürgerkriege unter fremder Flagge fuhren.
2. Umänderung der Schiffahrtsgesetze in der Richtung, daß im Ausland gebaute Schiffe eingeführt werden dürften, entweder unter vollständiger Zollfreiheit, oder unter Zahlung eines mäßigen, nach ihrem Tonnengehalt zu berechnenden Betrages.
3. Gewährung eines Rückzolles auf importiertes Schiffbaumaterial und eine entsprechende Vergütung bei der Benutzung amerikanischen Materials.
4. Zollfreiheit für Vorräte, die von den Fahrzeugen auf ihrer Fahrt nach fremden Häfen gebraucht würden.
5. Befreiung von allen Tonnengebühren, außer von denen für die Bundesregierung.
6. Gewährung von Regierungshilfe durch Postsubvention im Hinblick auf neue Postverbindungen mit den hauptsächlichsten Welthäfen.

Dieser Entwurf erregte allgemeine Aufmerksamkeit, wurde aber im Kongreß nicht angenommen. Nur ein Teil der Vorschläge der Kommission wurde im Jahre 1872 genehmigt, indem dem Tarifgesetz dieses Jahres eine Bestimmung über die zollfreie Einfuhr von Schiffbaumaterialien für die Herstellung von Holzschiffen auf fremde Rechnung sowohl wie für den Überseehandel der Vereinigten Staaten beigefügt wurde.

In einem Bericht vom 10. Januar 1871 befürwortete der Chief of the Division of Tonnage of the Treasury lebhaft „a substantial return to the protective

policy toward American vessels which prevailed in the early history of the country“ [1]).

Am 8. Februar des nächsten Jahres legte George S. Boutwell, der damalige Finanzminister, der Handelskommission des Hauses einen Plan vor, nach dem Prämien für den Bau von eisernen Segel- und Dampfschiffen für den Überseeverkehr für eine Zeit von fünf Jahren jährlich gezahlt werden sollten. Keiner seiner Vorschläge wurde angenommen.

Im Jahre 1872 wurden Versuche gemacht, subventionierte amerikanische Linien nach Australien und Kuba einzurichten, aber ohne Erfolg [2]). Im selben Jahre genehmigte der Kongreß eine zweite Subvention von 500 000 $ an die Pacific Mail Steamship Co. für den Betrieb einer zweiten Linie nach dem Orient. Diese Zuwendung erregte besonders wegen ihrer Höhe allgemeine Mißbilligung, und die Folge dieses Gesetzes war die Diskreditierung der Subventionspolitik, zumal sich 1874 herausstellte, daß die Pacific Mail Steamship Co. die Summe von 1 000 000 $ dazu verwendet hatte, die betreffende Bill durch den Kongreß zu bringen, und daß auch Bestechungsgelder bezahlt worden waren. Der neue Vertrag wurde daraufhin sofort gekündigt, und die Subventionsfreunde verhielten sich eine Zeitlang ruhig. Die California, Oregon and Mexiko Linie, die 1867 den Dienst nach Hawai für eine jährliche Subvention von 75 000 $ übernommen hatte, kündigte 1873 den Kontrakt. Der

[1]) Report of the Commissioner of Navigation for 1891—1892, p. 15.
[2]) Meeker, op. cit. p. 164.

Kontrakt mit der Pacific Mail Co. für die erste Linie nach dem Orient lief im Jahre 1877 ab und wurde nicht erneuert. Während der Zeit dieser Verträge hatte die Regierung an die Pacific Mail Co. 4583333 $ und an die Hawaian Line 425000 $ gezahlt. Die im Jahre 1789 von John Roach eingebrachte Vorlage zur Subventionierung einer Linie nach Brasilien ging infolge der herrschenden Stimmung nicht durch.

Bis zum Jahre 1891 wurden zwar verschiedene Gesetzesvorschläge, die sich auf die Ausdehnung der Handelsmarine bezogen, eingebracht, jedoch abgelehnt. Das Interesse des Landes hatte sich von den Schiffahrtsfragen abgewandt, und diese spielten in den politischen Erörterungen keine große Rolle.

In einem Parteiprogramm wurde die Schiffahrtsfrage zum erstenmal im Jahre 1872 von den Republikanern erwähnt: „It is the duty of the general government to adopt such measures as may tend to encourage and restore American commerce and ship building."

Im Jahre 1880 sprach sich die demokratische Partei für eine Politik der „free ships and no discriminations in favor of transportation lines, corporations or monopolies" aus.

Im Jahre 1888 verlangte die republikanische Partei ein energisches Eingreifen zugunsten der Handelsmarine und protestierte gegen die „free ship"-Vorlage. Außer diesen Hinweisen finden sich bis 1896 keine Bemerkungen über das Thema in den Parteiprogrammen.

David A. Wells, ein hervorragender Nationalökonom [1]), befürwortete die Zulassung von im Ausland gebauten Schiffen zur amerikanischen Flagge, die Abschaffung der Tonnage Taxes, Consular Fees, Pilot Dues und anderer Hafengebühren, die zollfreie Zulassung von Schiffbaumaterial oder die Einbringung eines geringeren Tarifs, die Befreiung der Schiffe von den lokalen und staatlichen Gebühren und eine angemessene Bezahlung der Überseepost „without resorting to the artificial stimulation of subsidies and bounties".

Im Jahre 1886 wurde in New Orleans die American Shipping and Industrial League gegründet, die in einer Zusammenkunft in Birmingham, Alabama, im November 1887 den Beschluß faßte, ein Gesetz einzubringen, daß „every vessel, sail or steam, built and owned by the United States, trading with foreign ports shall be allowed 30 cents per ton for each 1000 miles sailed or steamed for a period of one year at a reduction of 3 cents per ton each year upon each 1000 miles sailed and pro rata for any less distance travelled" [2]).

In der ersten Sitzungshälfte des Kongresses 1889—1890 wurden verschiedene Gesetzesanträge für die Wiederherstellung der Handelsmarine in den beiden Häusern eingebracht, und das Committee on Merchant Marine and Fisheries of the House of Representatives stellte Umfragen bei den Interessenten an, um dann

[1]) Wells, Our Merchant Marine, 1882.

[2]) Proceedings of the Golf Coast Convention, American Shipping and Industrial League 1887.

dem Hause einen Entwurf vorzulegen, den die American Shipping und Industrial League befürwortet hatte. Dieser Entwurf schlug eine Zahlung an eingetragene Dampf- und Segelschiffe von mehr als 500 Tonnen vor, die, erbaut und im Besitz von amerikanischen Bürgern, im Außenhandel beschäftigt würden. Zugrunde gelegt wurde die Rate von 15 Cent per gross registered ton für die ersten 500 Meilen oder einen Teil davon, für die Ausreise und dasselbe für die Heimreise. Für 2500 Meilen oder einen Teil davon, auswärts oder heimwärts, sollten ebenso 15 Cent bezahlt werden, und 30 Cent die Tonne für jede 1000 Meilen, nach den ersten 1000 Meilen, für Ausreise und Heimreise, und eine entsprechende Summe für einen Teil dieser 1000 Meilen. Für eine Reise über 7000 Meilen war indessen keine Zahlung vorgesehen. Außerdem wurde gefordert, daß der Hafen, zu welchem oder von welchem die Reise gemacht wurde, mehr als 70 Meilen von der Golf- oder Ozeanküste der Vereinigten Staaten entfernt sein sollte. Die Rate von 30 Cent für 1000 Meilen sollte für 10 Jahre beibehalten werden, für die folgenden 9 Jahre war dieselbe Rate mit einem jährlichen Abzug von 3 Cent für die Tonne für 1000 Meilen vorgesehen. Nur Fahrzeuge, die ihre gesamte Fracht in den Vereinigten Staaten luden und in fremden Häfen ausluden, oder ihre gesamte Fracht in fremden Häfen luden und in den Vereinigten Staaten ausluden, sollten für diese Zahlung in Betracht kommen, wenn ihre Fracht bei ihrer Abfahrtszeit nicht weniger als 35 % ihres Tonnengehalts betrüge. Es war auch vorgesehen, daß die

Offiziere und ein bestimmter Prozentsatz der Mannschaft amerikanische Bürger sein sollten, und daß die Regierung das Recht haben sollte, diese Schiffe jederzeit zu kaufen oder zu chartern. Ein Minoritätsbericht wurde von Wheeler aus Alabama eingereicht, der sich dem Entwurf der Kommission widersetzte und der eine Modifikation der Schiffahrtsakte und der Gesetze und Verträge der Vereinigten Staaten befürwortete. Er schlug vor, die Warenzölle auf in amerikanischen Schiffen importierten Waren herabzusetzen und Verträge zwischen der Marine und den Werften zu schließen, „such, that the latter would be benefitted and the government at the same time receive a full epuivalent for its expenditure“ [1]).

Dies war offensichtlich ein Entwurf zur Einführung von Discriminating Duties, aber der Commissioner of Navigation, Captain W. W. Bates, der später 2 Bände veröffentlichte, in denen er die Discriminating Duties befürwortete [2]), griff 1890 die Stellung von Wheeler mit der Behauptung an, daß seine Vorschläge „free trade“ und „free ships“ bedeuteten. Seine Opposition gegen den Gesetzesvorschlag war erfolgreich, und nur das Postal Aid Law ging 1891 durch.

Im Jahre 1893 erhielt E. T. Chamberlain den Posten des Commissioner of Navigation, und schon in seinem ersten Jahresbericht 1894 befürwortete er für den Außenhandel die Überführung von im Ausland

[1]) Report of the Commissioner of Navigation for 1890, p. 191.
[2]) Bates, American Marine and American Navigation.

gebauten Schiffen unter die amerikanische Flagge und ebenso eine Herabsetzung der Tonnengebühren auf 2 Cent pro Tonne bis zum Höchstsatz von 10 Cent pro Tonne für das Jahr für Schiffe, die mit nahen Häfen verkehrten, und 5 Cent die Tonne mit dem Höchstsatz von 25 Cent das Jahr für Schiffe, die mit entfernten Häfen verkehrten. Diese Taxen waren 1884 mit 3 Cent und 6 Cent die Tonne und Maximumraten von 15 und 30 Cent jährlich festgelegt worden. Im Jahre 1885 forderte der Commissioner die Aufhebung der reciprocal tonnage tax exemptions, die Schiffen solcher Länder gewährt wurden, die amerikanischen Schiffen keine ähnlichen Gebühren anrechneten, mit der Begründung, daß der Anteil der Vereinigten Staaten am Weltschiffahrtshandel so gering sei, daß die europäischen Vertragsparteien, hauptsächlich Deutschland und die Niederlande, aus solchen Vereinbarungen einen übermäßigen Vorteil zögen, der in keinem Verhältnisse zu dem Gewinn der Vereinigten Staaten stehe[1]). Im Verfolg dieser Politik brachte Chamberlain 1902 die Berechnung, daß auf jeden Dollar Abzug für amerikanische Schiffe 12 $ Abzug für fremde Schiffe fielen[2]).

Die free ship bill, die der Commissioner in seinem Bericht von 1894/95 befürwortete, wurde von der Senatskommission, der sie überwiesen war, abgelehnt, so daß der Commissioner nunmehr andere Möglichkeiten zur Schaffung einer Handelsmarine prüfte. Er

[1]) Commissioner of Navigation 1896, p. 29.
[2]) Commissioner of Navigation 1902.

erneuerte seinen früheren Vorschlag, das Gesetz von 1892, das die Zulassung von im Auslande erbauten Schiffen für den Fall gewährte, daß ihr Eigentümer Schiffe von gleichem Tonnengehalt in den Vereinigten Staaten bauen ließe, auf die bedingungslose Zulassung von Schiffen mit größerer Geschwindigkeit auszudehnen. Ein Gesuch in diesem Sinne wurde den Kommissionsmitgliedern im Senat und im Hause eingereicht, aber nicht angenommen.

In der Zwischenzeit, während der Kongreß sich der free ship policy widersetzte, wurden Anträge für die Wiedereinführung der Discriminating Duties eingereicht. Am 20. Juni 1894 brachte Senator Frye einen Verbesserungsantrag zur Wilson Tarif bill ein, die damals in Erwägung stand. Er schlug einen Extrazoll von 10 % ad valorem auf alle Güter vor und wollte die Einfuhr von Gütern in die Vereinigten Staaten nur zulassen in amerikanischen Schiffen oder in Schiffen des Landes, aus welchem die Güter stammten, oder des Landes, von dessen Häfen sie zuerst verladen werden konnten. Diese Vorkehrung war zwar schon in allen amerikanischen Tarifmaßnahmen enthalten, jedoch mit dem Vorbehalt, daß sie sich nicht auf die 135 Länder beziehen sollte, die mit den Vereinigten Staaten über diesen Gegenstand Verträge abgeschlossen hatten. Senator Frye schlug nun vor, diesen Vorbehalt dahin zu ändern, daß diese Verträge nach dem 1. Januar 1896 gekündigt werden könnten[1]). Das Amendement wurde jedoch nicht angenommen.

[1]) Bates, American navigation, p. 414.

Im Jahre 1896 reichte Senator Stephen B. Elkins die nach ihm benannte shipping bill ein, die die Erhebung eines Extrazolles von 10 % ad valorem vorsah auf alle zollpflichtigen Güter und einen Zoll von 10 % ad valorem auf alle zollfreien Güter, die in anderen als amerikanischen Schiffen eingeführt würden. Der Commissioner of Navigation war ein scharfer Gegner der Discrimination Policy, und in seinem Bericht 1896 griff er die Vorlage an und befürwortete an ihrer Stelle eine Politik von Schiffahrtssubventionen, welche, wie er erklärte, der Regierung weniger Kosten machen und mehr Erfolg zeitigen würde. Die Elkinsbill ging nicht durch, aber das republikanische Programm von 1896 enthielt nunmehr eine Stellungnahme, die die Einführung von Discriminating Duties vorschlug. Dies ist die erste Erwähnung der Schiffahrtsfrage in einem Parteiprogramm seit 1888.

Der nächste wichtige Antrag, der auf die Handelsmarine Bezug hatte, war der von Senator Hannah vom 19. Dezember 1898. Diese Hannah-Payne-Bill schlug eine Seeschiffahrtsprämie vor von 1,5 Cent für die Tonne für jede 100 Seemeilen, bis zu 1500 Meilen aufwärts auf einer Reise, von 1 Cent für die Tonne für jede hinzukommenden 100 Meilen. Der Antrag befürwortete außerdem Dampfschiffsprämien für jede 100 Meilen, von einem Cent aufwärts für die Tonne für Dampfer von nicht weniger als 1500 Tonnen und mit einer Schnelligkeit von nicht weniger als 14 Knoten die Stunde, bis zu 3,2 Cent für Dampfer von mehr als 10 000 Tonnen mit einer Schnelligkeit von 23

Knoten die Stunde. Kapitän W. W. Bates berechnete, daß die durch diese Bill vorgeschlagene Subvention sich auf 40 278 351 Sterl. im Jahre 1900 belaufen würde, wenn die gesamte Außenhandelsflotte der Vereinigten Staaten unter die amerikanische Flagge gebracht werden sollte [1]). Diese Bill stieß auf solchen Widerstand, daß sie fallen gelassen wurde, ebenso wie ein ähnlicher Vorschlag des Senators Frye vom 28. Februar 1899. Dieser hatte die Höchstrate der Extrazahlung an Dampfer auf 2,3 Cent für die Tonne für Schiffe über 8000 Tonnen und 21 Knoten Geschwindigkeit festgesetzt und den Gesamtbetrag, den das Schatzamt jährlich zu zahlen hatte, auf 9 000 000 Sterl. beschränkt. Wenn die Subventionen diese Summe überschreiten sollten, sollten Abzüge pro rata in den Zahlungen gemacht werden, um das Ganze innerhalb der Grenze zu halten.

Im Frühling 1900 brachte Frye eine neue Bill im Senat ein, die zu gleicher Zeit im House of Representatives von Kongreßmann Payne eingereicht wurde, zum Zwecke der Förderung des Außenhandels der Vereinigten Staaten, „and to provide auxiliary cruisers, transports and seamen for government use when necessary“. Beide Vorschläge veranschlagten eine Zahlung bei jeder Einfahrt eines Segel- oder Dampfschiffes (nicht mehr als 16 im Jahr) von 1,5 Cent für die Tonne für jede 100 Meilen, entweder auswärts oder heimwärts, und 1 Cent für jede dazukommenden 100 Meilen. Um diese Zahlung zu erhalten,

[1]) Bates, American navigation, p. 390.

mußten die Schiffe einen amerikanischen Hafen mit einer Fracht von nicht weniger als 50 % ihres Tonnengehaltes verlassen. Dampfschiffe von über 2000 Tonnen mit bestimmter Schnelligkeit waren auch berechtigt zu bestimmten Prämien ähnlich den oben beschriebenen. Im Auslande gebaute Schiffe, welche am 1. Januar 1900 im Fracht- oder Passagierverkehr von einem Hafen der Vereinigten Staaten aus tätig waren und im Besitz von amerikanischen Bürgern oder fremden Gesellschaften oder Kompagnien, deren Kapital mindestens zur Hälfte in amerikanischen Händen war, und gewisse andere Fahrzeuge, die damals für amerikanische Besitzer gebaut wurden, sollten in Amerika registriert werden können und Prämien erhalten, die sich zu denen der in Amerika gebauten Schiffe wie 1 : 2 verhielten.

Keiner dieser Vorschläge ging durch, so daß Senator Frye im Herbste 1901 eine neue Subventionsvorlage einreichen konnte. Die erste Abteilung dieser Bill hatte die Form eines Amendements zum Postal Aid Law von 1891 und teilte Dampfschiffe, die für Postverträge in Betracht kommen sollten, in die folgenden 7 Klassen:

1. Über 10000 Tonnen, mit einer Schnelligkeit von 20 Knoten die Stunde und mehr.
2. Über 10000 Tonnen mit einer Schnelligkeit von 19 Knoten die Stunde und weniger als 20 Knoten.
3. Über 5000 Tonnen mit einer Schnelligkeit von 18 Knoten und mehr.
4. Über 5000 Tonnen mit einer Schnelligkeit von 17 und weniger als 18 Knoten.

5. Über 5000 Tonnen mit einer Schnelligkeit von 16 und weniger als 17 Knoten.
6. Über 5000 Tonnen mit einer Schnelligkeit von weniger als 16 Knoten.
7. Mehr als 2000 Tonnen und einer Schnelligkeit von 14 Knoten und darüber.

Die Maximalprämie für die Beförderung der Post sollte für die Tonne für 100 Meilen folgendermaßen festgesetzt werden:

2,7 Cent für Klasse 1
2,5 „ „ „ 2
2,3 „ „ „ 3
2,1 „ „ „ 4
1,9 „ „ „ 5
1,7 „ „ „ 6
1,5 „ „ „ 7

Fahrzeuge, die diese Postsubvention erhielten, sollten von jeder anderen Subvention ausgeschlossen sein.

Die zweite Abteilung dieses Voranschlages befürwortete eine allgemeine Subvention für alle Fahrzeuge des Außenhandels, Dampfer oder Segelschiffe, von einem Cent für die Tonne für 100 Meilen, oder 1,25 Cent für Fahrzeuge von mehr als 1000 Tonnen.

Die dritte Abteilung schlug eine Prämie von 2 Dollar vor für die Tonne das Jahr an Fahrzeuge, die in der Tiefseefischerei beschäftigt waren, und 1 Dollar den Monat für jeden amerikanischen Bürger, der in dieser Weise beschäftigt war. Der Entwurf ging am 14. März 1902 durch den Senat, kam aber im Hause nie zur Diskussion, weil die Opposition,

die ihm von vornherein dort entgegengetreten war, seine Durchführbarkeit aussichtslos machte. Bei einer Besprechung des Entwicklungsganges dieser Vorschläge, von der Hannah bill 1898 aufwärts, sagt Meeker: „It startet out as a pure subsidy measure with no relation to the ocean mail service, and no limits whatever to the amount of expenditure. By continued opposition the advocates of subsidy were compelled, to introduce first a maximum of Dollar 9 000 000 and to reduce the rates of subsidy and finally to fall back on the old familiar plea of the necessity for ocean mail service“ [1]).

Die politischen Parteien beschäftigten sich während dieser Zeit wenig mit Schiffahrtsfragen. Im Jahre 1900 gaben die Republikaner die Führerrolle in der Discriminating Duty Policy auf und erklärten sich kurzerhand nur für „legislation which will enable us to recover our former place among the trade carrying fleets of the earth“ [2]). Auch im Jahre 1904 vermied die republikanische Partei eine Festlegung ihres Standpunktes in Schiffahrtsfragen: „Whe therefor favor legislation which will encourage and build up the American merchant marine and we cordially approve the legislation of the last Congress which created the merchant marine commission to investigate and report on this subject“ [3]).

[1]) Meeker, History of Ship Supridies. p. 171.
[2]) Political party platform. 1900. p. 145.
[3]) Political platform. 1904.

In derselben Präsidentschaftskampagne nannten die Demokraten die subsidy bill, die im Jahre 1902 vom Senat gebilligt worden war, „an iniquitous appropiation of public fonds for private purposes, and a wasteful, illogical, and useless attempt to overcome by subsidy the obstructions raised by a republican legislation to the growth and development of American commerce on the sea. We favor the upbuilding of a merchant marine without new or additional burdens on the people, and without bounties from the public treasury“ [1]).

In der Zwischenzeit fuhr der Commissioner of Navigation fort, die Zulassung von im Auslande gebauten Schiffen für den Außenhandel zu befürworten, ebenso wie die Aufhebung der reciprocal tonnage tax exemptions und der Verminderung der Tonnengehaltszölle.

Die Merchant Marine Commission, die in dem republikanischen Programm von 1904 erwähnt wurde, war durch eine Kongreßakte am 28. April 1904 geschaffen worden, in Ausführung einer Anregung, die der Präsident in seiner jährlichen Botschaft vom 7. Dezember 1903 dem Kongreß gegeben hatte. Die Kommission bestand aus 5 Senatoren und 5 Kongreßabgeordneten und leitete eine Reihe von Umfragen über die Handelsmarine, die sich vom 23. Mai bis 12. Dezember 1904 ausdehnten. Die Resultate dieser Enquete wurden am 4. Januar 1905 dem Kongreß in einem Berichte eingereicht, und die

[1]) Reports of the Commissioner of Navigation. 1899 to 1905.

Kommission unterbreitete eine bill „to promote the national defense, to create a force of naval volontiers, to establish American ocean mail lines to foreign markets, to promote commerce and to provide revenue from tonnage".

Die Hauptvorschläge dieses Gesetzes waren folgende:

1. Die Aushebung von Seeleuten der Handelsmarine und Tiefseefischerei als Marinefreiwillige, und die Zahlung eines jährlichen Handgeldes von 15 Doll. für Knaben, bis 100 Doll. für Masters und Hauptingenieure von Fahrzeugen von 500 Tonnen und darüber.
2. Die Zahlung „in the interest of the national and for the performance of the public services hereafter specified" an die Besitzer von eingetragenen Schiffen in den Vereinigten Staaten von 5 Doll. für die Tonne für jedes Fahrzeug, welches für die Zeit von 12 Monaten im Außenhandel auf der See oder in der Hochseefischerei beschäftigt war; von 4 Doll. für die Tonne für jedes solches Fahrzeug von einer Beschäftigungszeit von nicht weniger als 9 Monaten; von 2,50 Doll. für die Tonne für jedes Fahrzeug, das 6 Monate lang und nicht mehr als 9 Monate so beschäftigt war.
3. Fahrzeuge, die diese Subventionen erhielten, sollten von den Vereinigten Staaten zu jeder Zeit gekauft werden können gegen Zahlung ihres wirklichen Wertes; sie sollten ferner die Post der Vereinigten Staaten unentgeltlich befördern, falls der Postmaster das fordern sollte; nicht weniger als ein Sechstel ihrer Mannschaft sollten entweder Bürger der Vereinigten Staaten oder Leute sein, die ihre Absicht

erklärt hätten, Bürger zu werden; sie sollten den Grad von A 1, wenn Dampfschiffe, und A 1½, wenn Segelschiffe, nachweisen können; alle Reparaturen sollten in den Vereinigten Staaten vorgenommen werden. Ein gewisser Teil ihrer Mannschaft sollte als Marinefreiwillige eingetragen werden.
4. Kein Fahrzeug sollte eine Subvention auf länger als 10 Jahre beziehen.
5. Die Bestimmungen der Postal Aid Law von 1891 bezüglich der Postkontrakte sollten auf diese Schiffe Anwendung finden mit der Ausnahme, daß die besonderen Vergütungsraten, die in dieser Akte vorgesehen waren, auf die Linien der folgenden (6.) Abteilung keine Anwendung finden sollten.
6. Der Postmaster General sollte folgenden Spezial-Postdienst sobald als durchführbar einrichten:
   a) Atlantische Küstenhäfen nach Brasilien, Dampfer von nicht weniger als 14 Knoten Geschwindigkeit. Monatlicher Dienst für nicht mehr als 150 000 Doll. das Jahr; vierzehntägiger Dienst für nicht mehr als 300 000 Doll. das Jahr.
   b) Atlantische Küstenhäfen nach Uruguay und Argentinien. Dampfer von nicht weniger als 14 Knoten Geschwindigkeit. Monatlicher Dienst für nicht mehr als 375 000 Doll. das Jahr.
   c) Atlantische Küste nach Südafrika. Dampfer von nicht weniger als 12 Knoten Geschwindigkeit. Monatlicher Dienst für nicht über 187 500 Doll. das Jahr, halbmonatlicher Dienst für nicht über 375 000 Doll. das Jahr.
   d) Häfen am Golf von Mexiko nach Brasilien. Dampfer von 12 Knoten Geschwindigkeit. Monatlicher Dienst für nicht mehr als 137 500 Doll., halbmonatlicher Dienst für nicht mehr als 275 000 Doll. das Jahr.

e) Häfen am Golf von Mexiko nach Cuba. Dampfer von 14 Knoten Geschwindigkeit. Halbwöchentlicher Dienst für nicht mehr als 75 000 Doll. das Jahr.

f) Häfen am Golf von Mexiko nach Mittelamerika. Dampfer von 12 Knoten Geschwindigkeit für nicht mehr als 75 000 Doll. das Jahr.

g) Häfen am Golf von Mexiko nach Mexiko. Dampfer von 12 Knoten Geschwindigkeit. Wöchentlicher Dienst für nicht mehr als 50 000 Doll. das Jahr.

h) Häfen an der Pazifischen Küste. Via Hawaii nach Japan, China und den Philippinen. Dampfer von 16 Knoten. Einmonatlicher Dienst für nicht mehr als 300 000 Doll. im Jahr, halbmonatlicher Dienst für nicht mehr als 600 000 Doll. das Jahr.

i) Häfen an der Pazifischen Küste nach Japan, China und Philippinen. Dampfer von 13 Knoten Geschwindigkeit. Monatlicher Dienst für nicht mehr als 210 000 £ das Jahr, halbmonatlicher Dienst für nicht mehr als 420 000 £ im Jahr.

k) Häfen an der Pazifischen Küste nach Mexiko, Mittelamerika und dem Isthmus von Panama. Dampfer von 12 Knoten Geschwindigkeit. Zweiwöchentlicher Dienst für nicht über 120 000 Doll. das Jahr.

7. Ein gewisser Prozentsatz der Mannschaft, von ein Achtel bis ein Viertel, sollten Marinefreiwillige sein.
8. Ein Zoll von 8 Cent für die Netto-Tonne, der 80 Cent im Jahr nicht übersteigen sollte, sollte auf alle Fahrzeuge gelegt werden, die von ausländischen Häfen der westlichen Hemisphäre einliefen; und ein Zoll von 16 Cent für die Netto-Tonne, der 1,60 Doll. in keinem Jahre übersteigen sollte, auf Fahrzeuge, die von irgendwelchen anderen fremden Häfen einlaufen sollten.

9. Eine Rückzahlung von 80 % der obigen Tonnengebühr an amerikanische Fahrzeuge für jede 1000 Tonnen, für die sie einen amerikanischen Jungen unter 21 Jahren als Lehrling führten, oder für jedes Fahrzeug von weniger als 1000 Tonnen, das einen solchen Lehrling führte.

Dieser Antrag ging durch den Senat am 14. Februar 1906 und wurde darauf dem Committee of merchant marine and fisheries of the house for epresentatives überwiesen [1]). Dieses Komitee veranstaltete eine Anzahl von Lesungen über die Bill vom 4. bis 13. April 1906, und reichte die Bill mit Umänderungen am 19. Januar 1907 dem Hause ein. Sie ging durch das Haus am 1. März 1907, kam dann wieder zu ihrer Bewilligung in den Senat, wo sie aber am 4. März 1907 abgelehnt wurde.

Die Befürworter von Subventionen für die Errichtung bestimmter Linien, wie sie von der Bill der Merchant Marine Commission vorgeschlagen war, gaben nach der Ablehnung dieser Bill ihre Bestrebungen nicht auf und richteten ihre Anstrengungen auf eine Erweiterung der Postal Aid Law von 1891. Dieses Gesetz hatte sich für die Errichtung von Postlinien zu entfernteren Punkten, wie Australien, die Südküste von Südamerika und dem Orient nicht bewährt, so daß der Postmaster General in seinen jährlichen Berichten eine Erhöhung der Subventionszahlungen an Schiffe solcher Fahrwege befürwortete. Nachdem die Oceanic Steamship Co. ihren Kontrakt für ihren Dienst nach Austral-Asien 1907 aufgegeben hatte, bestand

[1]) Congressional record, V. 40, p. 2552 and 2608.

kein subventionierter Dienst über 4000 Meilen, obwohl das Postoffice Department sich wiederholt anstrengte, solchen Dienst einzurichten [1]).

Bei der Eröffnung der ersten Sitzung des 60. Kongresses 1907—09 wurde ein Antrag im Senat vom Senator Gallinger eingebracht, und ein anderer im Haus vom Representative Humphrey für eine Erweiterung der Postal Aid Law. Beide Bills veranschlagten eine Zahlung von 4 Doll. für die Meile, die dies Gesetz nur für Fahrzeuge erster Klasse bewilligte, auch an Schiffe der zweiten Klasse, die nach Südamerika, Austral-Asien und dem Orient auf Routen über 4000 Meilen Länge die Post befördern würden. Es schlug auch eine Zahlung von 2 Doll. die Meile, die bisher nur den Schiffen zweiter Klasse zugebilligt war, Schiffen dritter Klasse, die in solchen Dienst gestellt waren, zu.

Die Gallinger Bill ging am 20. März 1908 ohne Einschränkung durch den Senat, und wurde dem Committee of Merchant Marine and Fisheries überwiesen. Dieses Komitee brachte sie im Hause ein, wo sie am 2. März 1909 abgelehnt wurde.

Am 23. Februar 1910 brachte Senator Gallinger eine zweite Bill zu demselben Zwecke ein, und am 9. Januar 1911 ersetzte er diese Bill durch eine Umänderung, in der er den Postdienst nach dem Isthmus von Panama den von ihm vorgeschlagenen Routen zufügte. Als die Bill zur Abstimmung kam, war der Senat zur Hälfte geteilt, und der Vizepräsident brachte

[1]) Reports of the Postmaster General, 1900 to 1911.

sie durch seine Stimme durch. Sie wurde dann dem Hause überwiesen, wo sie dem Committee of Post Offices and Post Roads zur Bearbeitung übergeben wurde. Dieses Komitee ließ sie aber fallen, so daß es zu einer Abstimmung im Hause gar nicht erst kam.

Der letzte, bedeutende Vorschlag zur Aufbesserung der bestehenden Verhältnisse, der im Kongreß seit der Niederlage des zweiten Versuches, die Subvention zu heben, eingebracht wurde, war die free ship bill, die in der 2. Sitzung des 62. Kongresses von I. W. Alexander eingebracht wurde. Die Vorschläge dieses Gesetzes wurden der Sektion 5 der Panamakanalakte, die am 24. August 1912 durchging, eingefügt.

Lebenslauf.

Ich bin am 27. August 1886 in Guben im Hause meiner Großeltern geboren und auf Kloster Langheim bei Lichtenfels, dem Gute meiner Eltern, aufgewachsen. Ich besuchte die Gymnasien zu Lichtenfels, Niesky und Guben, wo ich die Reifeprüfung ablegte und bezog dann die Universitäten in Straßburg, Tübingen, Leipzig, München, Chicago, Cambridge, Philadelphia und Kiel. Die Professoren, denen ich meine wissenschaftliche Ausbildung in Deutschland zu danken habe, sind die Herren: *Baumgarten, Brentano, Deussen, von Fischer, Frank, Frantz, Friedberg, Gering, Grueber, Harms, Hellmann, Jacob, Kauffmann, Kaufmann, Kleinfeller, Köster, Lamprecht, v. d. Leyen, Liepmann, Maier, Mitteis, Niemeyer, Riehl, Seuffert, Sohm, von Stengel, Triepel, Tönnies, Wendt, Weyl, Witkowski.*

Ich bin evangelisch und deutscher Staatsangehörigkeit.

Hans August Robert Keiler.

END OF
TITLE